1 9 8 7

RAPPORT SUR LA TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE

L'INSPECTEUR
GÉNÉRAL DES
INSTITUTIONS
FINANCIÈRES

Québec

RAPPORT SUR
LA TARIFICATION
EN ASSURANCE
AUTOMOBILE
1987

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
L'INSPECTEUR GÉNÉRAL
DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

Édité au cours du premier trimestre 1988
par la Direction des communications de
l'Inspecteur général des institutions financières

ISBN 2-550-18414-9
ISSN 0837-7006

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec

Gouvernement du Québec

Le Ministre délégué aux Finances
et à la Privatisation

QUÉBEC, mars 1988

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec en 1987. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui sont remis à l'Inspecteur général des institutions financières par les assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Ministre,

PIERRE FORTIER

Gouvernement du Québec

L'Inspecteur général des institutions financières

QUÉBEC, mars 1988

Monsieur Pierre Fortier
Ministre délégué aux Finances
et à la Privatisation
12, rue St-Louis - 1er étage
Québec (Québec)

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le dixième rapport annuel sur la tarification en assurance automobile au Québec, conformément aux dispositions de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25).

Sont consignés, dans ce rapport, les résultats de l'analyse qui a été effectuée à partir des données fournies par les assureurs sur leur expérience de sinistres et leurs tarifs en vigueur au Québec en 1987.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'Inspecteur général des
institutions financières,

JEAN-MARIE BOUCHARD

TABLE DES MATIERES

		Page
INTRODUCTION		1
CHAPITRE 1:	Le marché en 1987	
	1.1 Les assureurs	3
	1.2 Les données recueillies	8
CHAPITRE 2:	La classification des assurés	13
CHAPITRE 3:	Les rabais	31
	3.1 Définition des rabais	33
	3.2 L'impact des rabais sur le niveau des primes	39
	3.3 Critique de certaines pratiques	45
CHAPITRE 4:	La rentabilité de l'assurance autombile au Québec en 1987	47
	4.1 Les résultats des opérations	48
	4.2 La rentabilité par type de véhicules	61
CHAPITRE 5:	Le fondement de la tarification pratiquée à la fin de 1987	71
	5.1 L'évolution du niveau des primes	72
	5.2 L'estimation des coûts des sinistres et des frais d'exploitation	81
	5.3 Le fondement de la tarification.	90
CONCLUSION		99

Page

LISTE DES ANNEXES 103

Annexe 1: Liste des assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec. 105

Annexe 2: Description des règles de classification. 117

Annexe 3: Distribution des assureurs selon le niveau de leurs primes par rapport aux primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs 125

Annexe 4: Notes techniques sur l'évaluation des coûts estimés. 127

INTRODUCTION

En vertu de l'article 182 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., c. A-25), l'Inspecteur général des institutions financières doit analyser les tarifs et les données statistiques d'expérience des assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec, et produire chaque année un rapport sur les résultats de cette analyse.

Le présent rapport expose les grandes lignes et les conclusions de l'analyse de la tarification pratiquée en 1987 par les assureurs oeuvrant dans le marché privé de l'assurance automobile au Québec.

Cette analyse qui débutera par un aperçu de l'offre d'assurance ainsi que de l'importance des divers intervenants se poursuivra par une description des règles de classification et des rabais, en apportant une considération particulière à la critique selon laquelle les assureurs imposent des hausses de tarifs à leurs assurés qui subissent des accidents pour lesquels ils ne sont pas responsables. On traitera ensuite de la rentabilité de l'assurance automobile en 1987 et de celle reliée aux différents types de véhicules au cours des dernières années. Le dernier chapitre abordera les perspectives quant à l'évolution des coûts en regard des primes exigées par les assureurs pour les voitures de tourisme.

CHAPITRE 1

LE MARCHE EN 1987

1.1 Les assureurs

En 1987, 176 assureurs ont été autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec par l'Inspecteur général des institutions financières; la liste de ces assureurs apparaît à l'annexe 1. Cette liste ne tient pas compte des assureurs dont les activités se limitent à la réassurance.

Le tableau 1 démontre que le nombre des assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec en 1987 s'est accru seulement de deux par rapport à ce qu'il était en 1986. En fait, six assureurs ont obtenu pour la première fois en 1987 un permis d'exercer en assurance automobile au Québec (dont deux à charte provinciale) alors que quatre autres assureurs n'ont pas renouvelé leur permis.

TABLEAU 1

NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUEBEC

Année	Autorisés à pratiquer	Ayant pratiqué
1983	147	107
1984	165	114
1985	168	132
1986	174	134
1987	176	137

Comme en témoigne le tableau précédent, 137 assureurs ont effectivement exercé une activité en 1987 comparativement à 134 en 1986. Ainsi, en 1987, 39 assureurs n'ont pas pratiqué l'assurance automobile même s'ils possédaient un permis pour le faire.

Le nombre d'assureurs ayant pratiqué l'assurance automobile en 1987 s'est donc accru de trois par rapport à 1986. Dans les faits, 12 nouveaux assureurs ont exercé une activité alors que neuf assureurs ont cessé leurs opérations.

On retrouve au tableau 2, la distribution de ces assureurs automobiles selon leur charte, pour 1986 et 1987.

TABLEAU 2

DISTRIBUTION DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUEBEC EN 1986 ET 1987 SELON LEUR CHARTE

CHARTE	ASSUREURS AUTORISES		ASSUREURS AYANT PRATIQUE	
	1986	1987	1986	1987
Québec	48	50	42	46
Autre province	6	7	4	4
Canada	66	65	52	55
Autre pays	54	54	36	32
	174	176	134	137

L'examen de ce tableau permet de constater que seulement quatre des 50 assureurs québécois autorisés à pratiquer en assurance automobile ne pratiquaient pas en 1987. On remarque que ce sont surtout les assureurs à charte canadienne et étrangère qui ne pratiquaient pas l'assurance automobile au Québec même s'ils possédaient un permis pour le faire. Ce tableau révèle également que la situation était semblable en 1986.

L'offre d'assurance automobile au Québec demeure donc importante comme en font foi les résultats précédemment énoncés. Ce marché reste toutefois dominé par un nombre relativement peu élevé d'assureurs, comme le montre le tableau 3 qui fait état des parts de marché détenues par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs au Québec au cours des cinq dernières années.

Comme les parts de marché de l'année 1987 n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction de ce rapport, les plus récentes données indiquées sont celles de 1986. Elles sont tout de même représentatives de la situation prévalant au début de 1987.

TABLEAU 3

PART DE MARCHE DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS
OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES

Nombre d'assureurs (ou groupes d'assureurs)	Part de marché (%)				
	1982	1983	1984	1985	1986
1	11	11	11	10	11
3	25	25	22	22	23
5	35	35	31	31	31
10	51	51	48	47	48
15	63	63	61	62	62

Les données ci-dessus, établies en fonction du volume de primes souscrites de 1982 à 1986, montrent que les 15 assureurs les plus importants recueillent près des deux tiers du volume de primes souscrites en assurance automobile au Québec. Ils ont représenté, au cours des cinq dernières années, entre 20% et 25% du nombre des assureurs exerçant une activité. Cette proportion était de 21% en 1986.

Le tableau 4 représente la liste des 15 assureurs ou groupes d'assureurs s'étant accaparé la plus grande part du 1,291 milliard de dollars de primes directes souscrites au Québec en 1986. Il fait également état du rang occupé et de la part de marché détenue par ces mêmes assureurs en 1985.

TABLEAU 4

LES 15 ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS LES PLUS IMPORTANTS EN ASSURANCE AUTOMOBILE EN 1986 SELON LEUR PART DE MARCHE ET DONNEES SIMILAIRES POUR 1985.

ASSUREUR	RANG		PART DE MARCHE (%)	
	1986	1985	1986	1985
Groupe Commassur Inc.	1	1	10,67	10,38
Groupe La Laurentienne	2	2	8,03	6,95
Groupe Allstate Insurance	3	3	4,18	4,52
Groupe Prudential	4	4	3,99	4,43
Guardian du Canada	5	8	3,90	3,42
Lloyd's de Londres	6	5	3,80	4,31
Provinces Unies	7	7	3,74	3,58
Groupe Home Canadien	8	6	3,63	3,66
Wawanesa	9	11	3,32	3,04
Groupe Economical	10	10	3,19	3,11
Groupe Desjardins	11	9	3,18	3,12
Groupe Roins Holding Ltd	12	13	3,11	2,90
Groupe Travelers Corporation	13	12	2,95	2,95
Groupe Phoenix Continental Management Ltd	14	14	2,38	2,87
Groupe Canadian General Insurance	15	16	2,32	2,36

La concurrence entre les principaux assureurs est démontrée par les variations significatives qu'on observe chaque année dans la part de marché de la plupart d'entre eux. C'est ainsi qu'en 1986, huit des 15 assureurs ou groupes d'assureurs mentionnés ci-haut ont occupé dans le marché une position différente de celle qu'ils avaient l'année précédente; pour le Groupe Canadian General Insurance, cela lui a permis de se hisser parmi ce groupe d'assureurs importants, déclassant la Compagnie Général Accident.

Par ailleurs, le Groupe La Laurentienne tout en demeurant au deuxième rang, a réduit sensiblement l'écart qui le sépare du Groupe Commassur Inc. toujours au premier rang, grâce à un gain de part de marché de 1,08 point de pourcentage, comparativement à 0,29 point pour le Groupe Commassur.

En résumé, la structure du marché en assurance automobile au Québec demeurait, à la fin de 1986, propice à ce que la concurrence continue de s'exercer; on sera à même de constater, à partir d'autres analyses présentées plus loin dans ce rapport, si elle s'est effectivement exercée en 1987.

Finalement, il est intéressant de souligner que les assureurs à charte du Québec occupent 27% du marché de l'assurance automobile au Québec, tandis que les assureurs dont le siège social est au Québec occupent 46% de ce même marché. Les données similaires pour l'année précédente étaient de 25% et 45% respectivement.

1.2 Les données recueillies

Tel que prescrit par l'article 180 de la Loi sur l'assurance automobile, les assureurs doivent soumettre à l'Inspecteur général, dans les dix jours, tout nouveau manuel de tarifs ou toute modification apportée à leur manuel en usage. Comme on le verra plus loin, cette prescription de la Loi a de nouveau donné lieu en 1987 à de nombreuses soumissions par les assureurs.

Ainsi, au 1er novembre 1987, les 137 assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec avaient déposé 94 manuels de tarifs auprès de l'Inspecteur général des institutions financières. La majeure partie de l'écart entre le nombre de manuels déposés et celui des assureurs provient du fait que certains assureurs sont regroupés et utilisent des tarifs communs. Par ailleurs, quelques assureurs pratiquent une tarification individuelle parce qu'ils oeuvrent dans un marché spécialisé où la classification, donc les primes exigées, sont fonction de l'expérience propre des assurés.

Les modifications aux tarifs se sont échelonnées tout au long de l'année. Nous avons seulement retenu celles qui ont été apportées avant le 1er novembre 1987, afin de bénéficier d'une période suffisante pour en effectuer l'analyse.

Comme ces modifications ont porté en grande partie sur les tarifs des voitures de tourisme et que les affaires relatives à ce type de véhicules représentent plus de 80% des primes perçues en assurance automobile au Québec, nous avons limité notre analyse au marché de ce type de véhicules. De plus, un seul des 94 manuels déposés ne contient pas de tarifs pour les voitures de tourisme.

Il y avait ainsi 93 manuels de tarifs en usage pour les voitures de tourisme au ler novembre 1987; sept de ces manuels ont été nouvellement implantés en 1987, tandis que 72 des 86 manuels en usage en 1986 ont fait l'objet de modifications. C'est donc dire que seulement 14 manuels sont demeurés inchangés en 1987.

On retrouve au tableau 5, la distribution des modifications apportées aux manuels de tarifs des voitures de tourisme au cours des deux dernières années.

TABLEAU 5

MODIFICATIONS APPORTEES AUX MANUELS DE TARIFS DES VOITURES DE TOURISME

Nombre de modifications	1986		1987	
	Manuels	Nombre total de modifications	Manuels	Nombre total de modifications
Aucune	21	0	14	0
1	36	36	50	50
2	22	44	16	32
3	6	18	11	33
4	5	20	1	4
5	0	0	1	5
TOTAL:	90	118	93	124

Les données de ce tableau démontrent un total de 124 modifications pour 93 manuels de tarifs en 1987, comparativement à 118 pour 90 manuels en 1986, soit en moyenne 1,3 modification par manuel pour chacune des deux années. Cette fréquence identique pour les deux années est cependant la résultante de tendances différentes dans le nombre de modifications apportées, puisqu'en 1987 il y a une proportion plus grande de manuels modifiés, mais ils l'ont été moins souvent.

Les modifications apportées en 1987 par les assureurs ont été, pour la majorité, des hausses apportées aux tarifs. D'autre part, ces modifications comportaient également un nombre assez important d'ajustements à la hausse des rabais que les assureurs offrent à certaines clientèles-cibles. L'impact des modifications apportées par les assureurs à leurs tarifs en 1987 sera analysé au chapitre 5.

Conformément à l'article 183 de la Loi sur l'assurance automobile, les manuels de tarifs des assureurs ont été mis à la disposition du public pour consultation aux bureaux de l'Inspecteur général des institutions financières à Québec et à Montréal. Encore cette année, les quelques personnes qui se sont prévalues de cette disposition oeuvrent déjà dans l'industrie de l'assurance automobile. Il est malheureux de constater que cette abondante source d'informations soit si peu utilisée par la population.

Chaque assureur doit aussi, comme le prescrit l'article 177 de la Loi sur l'assurance automobile, déposer auprès de l'Inspecteur général, à sa demande et sous la forme que celui-ci indique, les données statistiques de son expérience en assurance automobile au Québec.

L'agence statistique du Groupement des assureurs automobiles a la responsabilité de produire ces statistiques d'expérience. Cette responsabilité lui a été déléguée par l'Inspecteur général en vertu de l'article 178 de la Loi sur l'assurance automobile.

L'agence s'est acquittée de ses tâches en 1987 et a fourni, avec les manuels déposés par les assureurs, les données avec lesquelles l'Inspecteur général remplit son mandat. Elle a de plus contribué à fournir une partie des données statistiques complémentaires qui étaient jusqu'à maintenant fournies directement par les assureurs.

Enfin, des données d'expérience publiées par le Bureau d'assurance du Canada sont utilisées à titre de référence.

CHAPITRE 2

LA CLASSIFICATION DES ASSURES

L'article 2479 du Code civil du Bas-Canada stipule que la forme et les conditions des polices d'assurance relatives à la propriété des véhicules automobiles ou à leur utilisation doivent être approuvées par l'Inspecteur général des institutions financières. Cette disposition a pour but de protéger les détenteurs de polices contre les abus éventuels des assureurs.

Depuis 1970, toutes les polices d'assurance automobile émises par les assureurs autorisés à vendre ce type d'assurance au Québec ont obligatoirement la même forme et le même contenu.

Dans sa forme la plus connue, qui est celle des propriétaires de véhicules automobiles, la police contient deux parties ou chapitres: le chapitre A - Responsabilité civile, et le chapitre B - Dommages éprouvés par le véhicule assuré.

Le point principal sur lequel les assureurs peuvent entrer en concurrence est donc le prix demandé pour une protection donnée. Selon l'appréciation du risque qu'il représente, l'assuré se voit attribuer un classement qui détermine la prime qu'il devra payer. La classification que les assureurs font de leurs assurés est un élément fondamental de la tarification en assurance automobile.

Le système de classification présentement en usage chez les assureurs donne lieu à beaucoup de possibilités de classement des assurés et à des différences significatives dans les primes qui en résultent.

Quatre variables de base servent à apprécier le risque que représente un assuré:

1) le territoire où le véhicule est habituellement conduit,
2) la classe (le genre de conducteur),
3) le dossier de conduite du conducteur,
4) le groupe de tarification (le type de véhicules assurés).

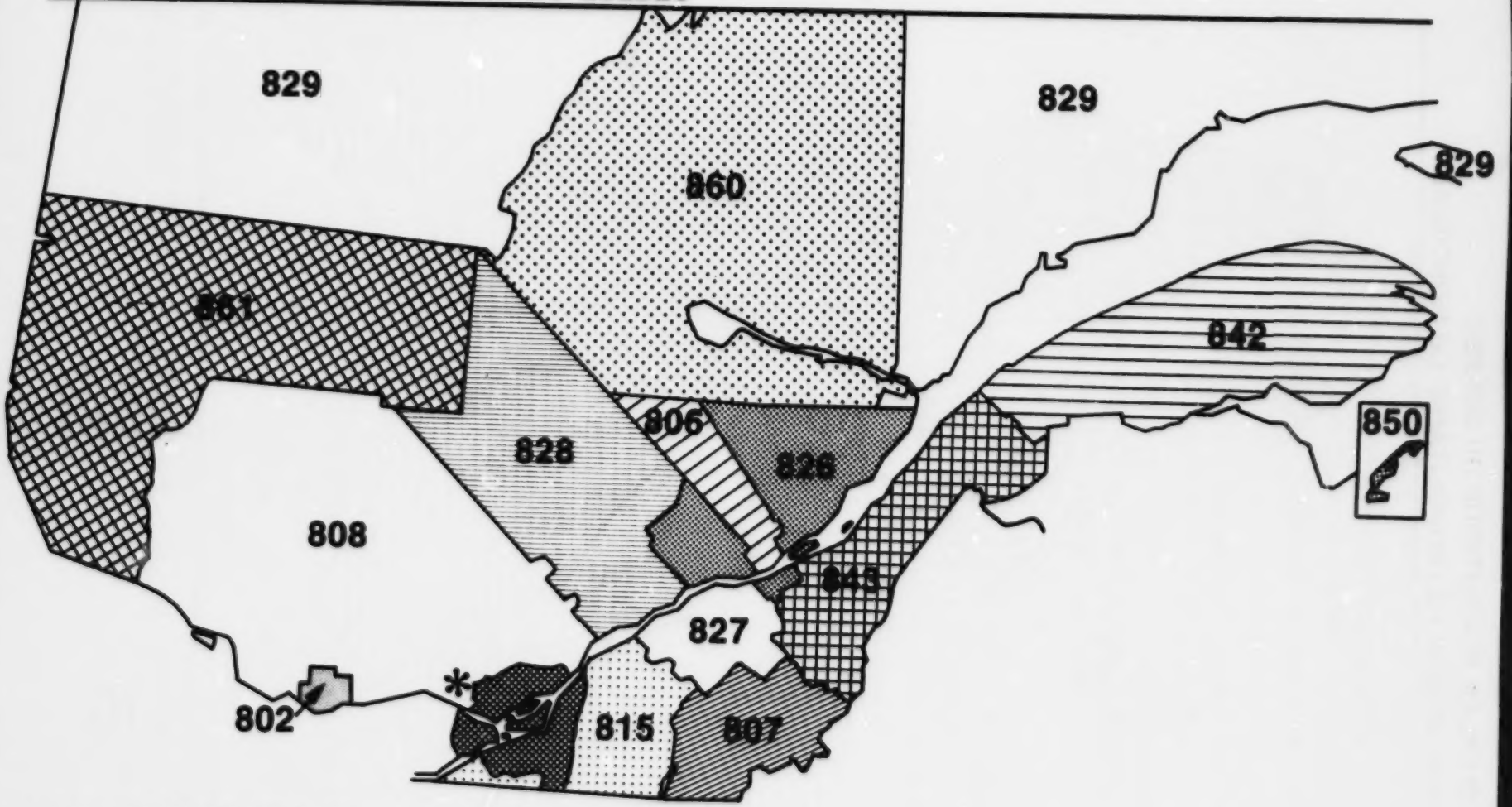
Viennent s'ajouter quelques autres règles de classification de moindre importance comme les franchises, les limites de garantie en responsabilité civile et certaines surprimes. Les rabais offerts à certains assurés couronnent le tout.

Territoires de tarification

Les territoires de tarification sont établis à partir d'un découpage du Québec en diverses régions. Ces délimitations visent à regrouper un ensemble de villes ou de régions qu'on présume représentatives d'un environnement particulier de facteurs tels que la densité de population, la topographie et le système routier.

Il existe ainsi actuellement au Québec 20 zones statistiques reconnues par le Plan statistique du Québec. Elles sont définies à l'annexe 2. Vingt-six assureurs, qui représentent 53% du marché au Québec, utilisent au moins ces 20 zones de tarification. Plus de la moitié de ces derniers subdivisent le Québec encore plus; de 21 à 29 zones sont rencontrées dans leurs manuels de tarification.

LES ZONES DU PLAN STATISTIQUE DU QUÉBEC



LES DIVISIONS DE RECENSEMENT

802 • HULL

806 • QUÉBEC

807 • COMPTON
• FRONTENAC
• RICHMOND
• SHERBROOKE
• STANSTEAD
• WOLFE

808 • ARGENTEUIL
• BERTHIER
• GATINEAU
• JOLIETTE
• LABELLE
• MONTCALM
• PAPINEAU
• PONTIAC
• TERREBONNE (une partie de)

815 • BAGOT
• BROME
• DRUMMOND
• HUNTINGDON
• IBERVILLE
• MISSISQUOI
• RICHELIEU
• SOUVILLE

• SHEFFORD
• SAINT-HYACINTHE
• YAMASKA

826 • CHARLEVOIX-EST
• CHARLEVOIX-OUEST
• LÉVIS
• MONTMORENCY (1)
• MONTMORENCY (2)
• PORTNEUF

827 • ARTHABASKA
• LOTBINIÈRE
• MÉGANTIC
• NICOLET

828 • CHAMPLAIN
• MASKINONGÉ
• SAINT-MAURICE

829 • SAGUENAY
• TERRITOIRE-DU-NOUVEAU-QUÉBEC

842 • BONAVENTURE
• GASPÉ-EST
• GASPÉ-OUEST
• MATANE
• MATAPÉDIA
• RIMOUSKI

843 • BEAUCE
• BELLECHASSE
• DORCHESTER
• KAMOURASKA
• L'ISLET
• MONTMAGNY
• RIVIÈRE-DU-LOUP
• TÉMISCOUATA

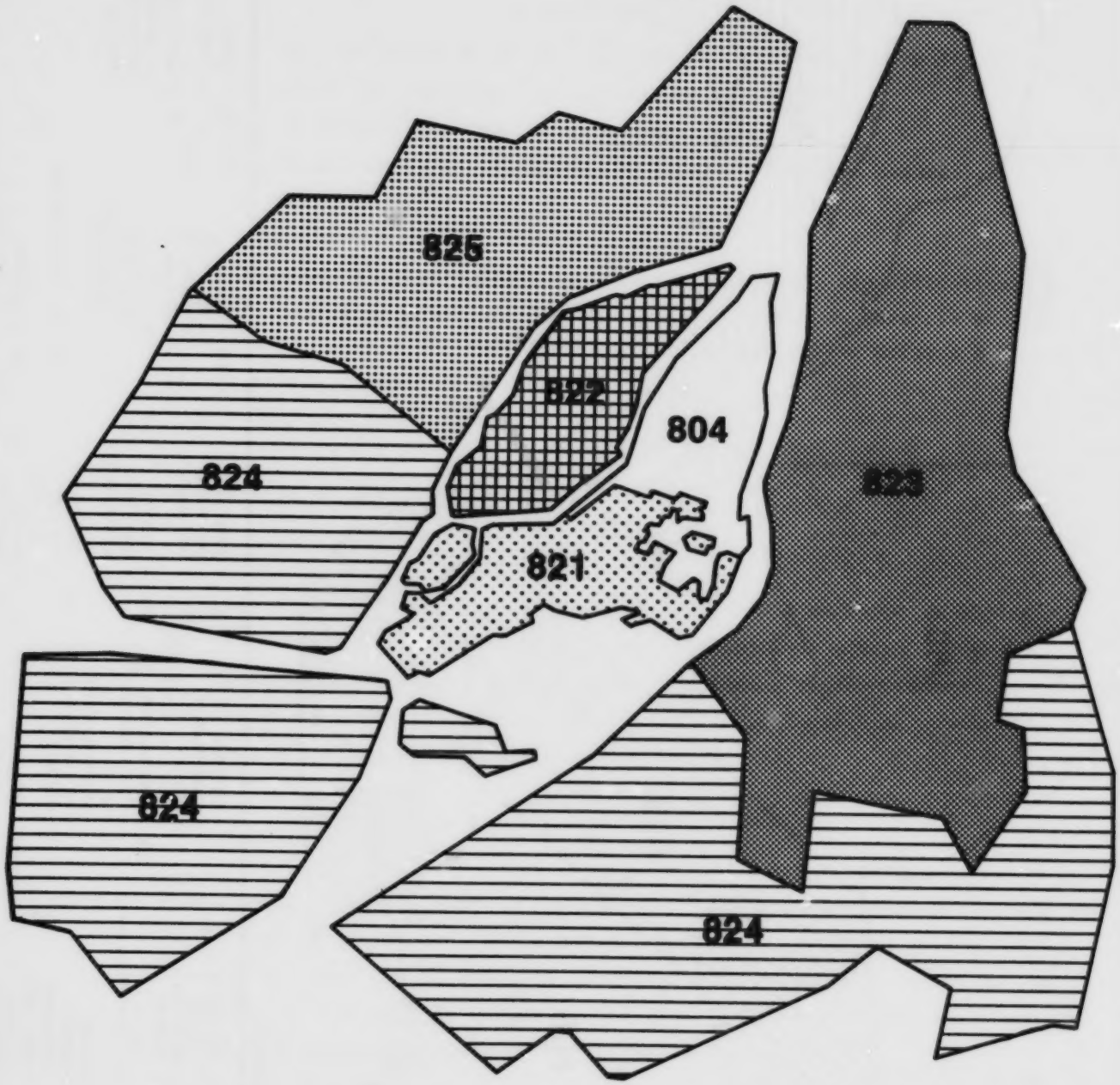
850 • ÎLES-DE-LA-MADELEINE

860 • CHICOUTIMI
• LAC SAINT-JEAN-EST
• LAC SAINT-JEAN-OUEST

861 • ABITIBI
• TÉMISCAMINGUE

* • VOIR LA CARTE DE LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

LES 6 TERRITOIRES DU PLAN STATISTIQUE DU QUÉBEC DÉSIGNANT LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL



LES DIVISIONS DE RECENSEMENT

804 • ÎLE-DE-MONTRÉAL
MUNICIPALITÉS DE:
ANJOU
MONTRÉAL
MONTRÉAL-EST
MONTRÉAL-NORD
SAINT-LÉONARD

821 • LES AUTRES MUNICIPALITÉS DE L'ÎLE-DE-MONTRÉAL

822 • ÎLE-JÉSUS

823 • CHAMBLY
• LAPRAIRIE
• VERCHÈRES

824 • BEAUHARNOIS
• CHÂTEAUGUAY
• DEUX-MONTAGNES
• NAPIERVILLE
• SOULANGES
• SAINT-JEAN
• VAUDREUIL

825 • L'ASSOMPTION
• TERREBONNE (une partie de)

Tous les assureurs sont présents, au moins dans une des six zones, dans la grande région métropolitaine de Montréal (zones 804, 821, 822, 823, 824 et 825), sauf 24 des 27 Sociétés mutuelles d'assurance générale (S.M.A.G.) pratiquant l'assurance automobile au Québec. Cette grande région est celle où les assureurs ont été les plus actifs en matière de subdivision des territoires; en 1987, la zone 822 (Ile-Jésus) fut la seule non divisée. En ce qui a trait à la grande région de Québec (zones 806 et 826), un seul assureur et 25 des 27 S.M.A.G. sont absents. Presque le même portrait se retrouve dans la région de Hull (zone 802) où un assureur et les 27 S.M.A.G. sont absents.

Les primes exigées par les assureurs et les résultats d'expérience de chaque territoire ont été comparés afin de constater si les assureurs exigeaient de leurs assurés des tarifs qui correspondaient à l'expérience propre des régions où ces derniers résident. Le résultat de ces comparaisons est présenté au tableau 6.

Les données de ce tableau se rapportent à l'ensemble des assurés des 20 zones statistiques. Il a été conçu à partir des plus récentes données statistiques disponibles. Les primes ainsi que les coûts moyens des sinistres par véhicule assuré sont présentés sous forme de relativités. Ces relativités sont le résultat du rapport de la prime moyenne de chaque territoire sur la prime moyenne de l'ensemble du Québec et du rapport des coûts moyens des sinistres par véhicule assuré pour chaque territoire sur le coût moyen des sinistres par véhicule assuré pour l'ensemble du Québec.

TABLEAU 6

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES EXIGEES DES ASSURES ET LES COUTS DES SINISTRES SURVENUS AU QUEBEC, PAR TERRITOIRE (RELATIVITES PAR RAPPORT A L'ENSEMBLE)

Zone statistique	Responsabilité civile		Collision		ASCNV **		Couverture complète	
	prime	coût*	prime	coût*	prime	coût*	prime	coût*
804	1,30	1,37	1,16	1,17	1,34	1,55	1,24	1,33
821	1,14	1,10	1,03	1,03	1,22	1,18	1,11	1,09
822	1,18	1,25	1,08	1,11	1,22	1,27	1,14	1,19
823	1,11	1,07	1,02	1,03	1,17	1,14	1,08	1,07
824	0,96	0,93	0,96	1,03	0,93	0,84	0,96	0,95
825	1,09	1,12	1,02	1,03	1,13	1,17	1,07	1,09
806	0,89	0,89	0,84	0,84	0,81	0,75	0,85	0,84
826	0,86	0,73	0,84	0,78	0,77	0,55	0,83	0,71
802	1,06	0,98	0,99	1,01	1,06	0,86	1,03	0,96
807	0,74	0,78	0,85	0,83	0,70	0,68	0,78	0,78
827	0,76	0,80	0,85	0,91	0,66	0,68	0,78	0,82
815	0,83	0,85	0,90	0,91	0,70	0,73	0,84	0,85
808	0,88	0,82	0,98	1,02	0,83	0,79	0,91	0,90
828	0,79	0,71	0,88	0,74	0,74	0,61	0,82	0,70
842	0,83	0,77	1,13	1,03	0,80	0,58	0,96	0,84
843	0,76	0,69	0,97	0,85	0,67	0,57	0,84	0,73
829	0,95	0,82	1,11	1,07	1,26	0,97	1,08	0,96
860	0,95	0,88	1,06	1,06	1,15	0,80	1,04	0,94
861	0,84	0,74	1,17	1,02	1,26	0,97	1,08	0,91
850	1,02	1,01	1,31	0,91	1,16	0,52	1,18	0,86

* Coût moyen des sinistres par véhicule assuré.

** Accident sans collision ni versement.

Comme on peut le constater, les primes et les coûts varient grandement d'un territoire à l'autre. Nonobstant la suffisance des tarifs de l'ensemble du Québec, plusieurs zones payent près du coût effectivement encouru pour une couverture complète (zones 821, 822, 823, 824, 825, 806, 807, 827, 815 et 808). Par contre, toutes les autres zones, sauf la zone 804, déboursent de un peu plus (802) à beaucoup plus (861, 850) que le coût encouru. En ce qui a trait à la zone 804 et toujours en gardant en mémoire la notion de relativité appliquée ici, elle est la seule à payer sensiblement moins cher que le coût réel. Il faut souligner que cette zone est très populeuse et que les assureurs sont portés à se faire concurrence afin d'accaparer le maximum d'entrées de primes.

Classes de conducteurs

La plupart des assureurs se réfèrent dans leur tarification à 14 classes de conducteurs; ces classes sont définies à l'annexe 2. Il s'agit des mêmes classes à partir desquelles le Plan statistique recueille des données.

Par ailleurs, quelques assureurs modifient le cadre des 14 classes régulièrement utilisées. Par exemple, une classe 05 se rencontre pour les femmes âgées de moins de 25 ans qui conduisent occasionnellement un véhicule si elles ne sont pas mariées aux conducteurs principaux, de même qu'une classe 00 pour les retraités. Aussi, une prime réduite est offerte (habituellement la prime de la classe 01) aux assurés de la classe 02 qui utilisent leur automobile pour aller au travail et en revenir sur une distance de huit kilomètres ou moins.

L'analyse de la structure de ces classes révèle que les critères de base de leur détermination sont l'âge, le sexe et, pour les hommes, l'état civil du conducteur. Les autres critères dont tiennent compte les assureurs sont le kilométrage parcouru et l'utilisation faite du véhicule, mais ces critères n'ont pas un impact aussi important et s'appliquent à peu de classes.

Le niveau des primes exigées par les assureurs dans chaque classe a été comparé au coût effectivement survenu à partir des plus récentes données disponibles. Le résultat de ces comparaisons est présenté au tableau 7. Les primes exigées ainsi que le coût moyen des sinistres par véhicule assuré sont respectivement présentés sous forme de relativité par rapport à la prime moyenne et au coût moyen des sinistres par véhicule assuré dans l'ensemble du Québec.

TABLEAU 7

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES EXIGEES ET LES COUTS DES SINISTRES SURVENUS (relativités par rapport à l'ensemble)

Classe de conducteur	Responsabilité civile		Collision	
	prime	coût*	prime	coût*
01	0,76	0,80	0,79	0,83
02	0,96	0,97	0,89	0,87
03	1,04	1,08	1,00	1,03
04	1,45	1,30	1,97	1,81
06	0,67	0,42	0,86	0,70
07	1,54	1,57	1,41	1,36
08	2,06	2,06	2,67	3,55
09	1,58	1,67	1,67	1,84
10	2,55	2,07	5,60	5,44
11	2,31	1,82	4,55	4,07
12	1,88	1,70	2,88	2,87
13	1,60	1,54	2,21	2,28
18	1,54	1,35	1,94	2,10
19	1,30	1,26	1,45	1,41

* Coût moyen des sinistres par véhicule assuré.

Nonobstant la suffisance des tarifs pour l'ensemble du Québec, il est très intéressant de constater que pour les classes comportant les statistiques les plus crédibles, soit les classes 01, 02, 03 et 07, le prix exigé est très proche des coûts encourus. Il est à noter la grande différence de relativités de la classe 10 par rapport aux autres. En effet, les plus jeunes hommes payent plus cher et les coûts engendrés par ces derniers sont plus élevés, comparés à l'ensemble.

A ce sujet, les statistiques d'expérience recueillies au fil des ans ont montré des différences significatives dans les fréquences d'accidents selon qu'un conducteur est plus ou moins jeune.

Par contre, cela n'implique pas obligatoirement que la classification actuelle selon l'âge du conducteur assure une homogénéité suffisante des classes nécessaire à l'équité. En fait, les jeunes conducteurs n'ont pas tous les mêmes comportements ou habitudes; également, les comportements et l'expérience de conduite de certains conducteurs de tranches d'âge plus élevées ne sont pas nécessairement différents de ceux des jeunes. Enfin, au facteur "maturité et expérience" que l'on tend à associer aux personnes plus âgées, celui de la dextérité et des réflexes qui s'amenuisent avec l'âge peut y être apposé.

Dossiers de conduite

Le dossier de conduite, comme son nom l'indique, est utilisé dans la classification pour refléter l'expérience du conducteur en matière d'accidents. Le Plan statistique considère sept classes qui sont définies à l'annexe 2.

En 1987, 56% des assureurs qui représentent 43% de la part du marché, se référaient dans leurs manuels de tarifs à cinq dossiers, soit les dossiers de 0, 1, 2, 3 et 5 ans sans accident. Au cours de la dernière année, il n'y a pas eu augmentation du pourcentage d'assureurs qui ont utilisé les dossiers pour 4 et 6 ans de conduite sans accident. Cependant, on remarque que certains assureurs qui utilisaient seulement le dossier 4 ou le dossier 6 en plus des cinq dossiers traditionnels, se sont tournés vers l'utilisation des sept dossiers. Il en résulte que 27% des assureurs (30% de la part de marché) utilisaient les sept dossiers de conduite en 1987.

TABLEAU 8

POURCENTAGE DES ASSUREURS ET LA PART DE MARCHE QU'ILS REPRESENTENT VERSUS L'UTILISATION DES DIFFERENTES COMBINAISONS DES DOSSIERS

	1984		1985		1986		1987	
	%	*	%	*	%	*	%	*
Cinq dossiers traditionnels (0, 1, 2, 3 et 5)	62	64	57	42	56	38	56	43
Cinq dossiers traditionnels et le dossier 4 ou le dossier 6	15	7	17	28	21	37	15	22
Cinq dossiers traditionnels et les dossiers 4 et 6	20	23	23	24	20	19	27	30
Autres	3	6	3	6	3	6	2	5
	100	100	100	100	100	100	100	100

* Part de marché en pourcentage

Il est à noter que 2% des assureurs utilisent un système particulier. Ils utilisent les cinq dossiers traditionnels pour les classes 08 à 19 et un système de surprimes tenant compte de façon différente de l'expérience de conduite, des accidents et des condamnations pour les classes 01 à 07.

Le fonctionnement du système de dossiers de conduite n'est toutefois pas aussi simple qu'il apparaît à prime abord. Les conditions qui le régissent sont variées et il y a peu d'uniformité dans la façon dont les assureurs l'administrent.

Le traitement qui sera accordé à un assuré, advenant qu'il soit responsable d'un accident, variera selon l'assureur. Plusieurs assureurs, pour les meilleurs dossiers, ne tiendront pas compte d'un premier accident. Pour de moins bons dossiers, la survenance d'un accident n'entraînera pas un tel pardon par les assureurs.

De plus, certains assureurs accordent des rabais additionnels à leurs assurés qui n'ont fait aucune réclamation au cours d'une certaine période. Dans le régime actuel d'indemnisation directe des assurés, cela équivaut également à tenir compte d'accidents pour lesquels un assuré n'a pas été trouvé responsable. Le chapitre 3 traite de cette question.

Enfin, il est à noter que la majorité des assureurs accordent un dossier de trois ans sans accident à tout nouveau conducteur ayant suivi avec succès un cours de conduite offert par une école autorisée. Comme ces cours sont obligatoires à l'obtention d'un premier permis de conduire, c'est donc dire que cette classification s'applique à tout nouveau détenteur d'un permis s'assurant pour la première fois.

L'utilisation du dossier de conduite dans la classification est très valable puisqu'il vise à tenir compte d'un critère, soit l'expérience d'accidents, lequel est directement relié au risque assuré. Cependant, on ne peut pas dire que les pratiques actuelles des assureurs contribuent à une classification qui reflète exactement l'expérience d'accidents des assurés. En effet, plus de 90% des assurés québécois sont classés selon un dossier d'au moins cinq ans sans accident ce qui, mathématiquement, est incompatible avec la réalité statistique d'accidents.

Les groupes de tarification

Dans leur tarification, les assureurs tiennent compte du véhicule que l'assuré conduit. Pour ce faire, ils regroupent la multitude de véhicules qui se différencient par la marque, le modèle et l'année de fabrication. Ce sont les groupes de tarification des véhicules.

La valeur du véhicule, quoiqu'elle joue un rôle important dans l'attribution d'un groupe de tarification, n'en est pas le seul déterminant. Des éléments tels l'origine du véhicule, les techniques de fabrication, le genre de traction, la plus ou moins grande fragilité du véhicule, la facilité de réparation ainsi que le coût des pièces de remplacement sont aussi considérés. C'est ainsi que les assureurs peuvent se référer dans la classification des véhicules à l'expérience de sinistres propre à chaque type de véhicules.

Le nombre de groupes utilisés n'est pas uniforme chez tous les assureurs, mais on constate, en se référant aux manuels de tarifs, que la très grande majorité des véhicules se retrouve dans les 12 premiers groupes. Ces derniers sont tout simplement numérotés de 1 à 12 allant

des véhicules considérés comme les risques les moins élevés vers les plus élevés. En ce qui a trait aux voitures auxquelles on attribue un groupe plus élevé que 12, elles sont habituellement des voitures plus dispendieuses qui représentent des risques de plus en plus élevés.

L'annexe 2 contient un échantillon représentatif de la pratique exercée par les assureurs au sujet des groupes. On constate que la majorité des véhicules neufs sont classés dans le groupe 9 ou 10. Ils y resteront en général trois ans et baisseront d'un groupe. Viendront ensuite deux périodes de stabilité de deux ou trois ans entrecoupées d'une baisse d'un autre groupe. Enfin, ils diminueront d'un groupe sensiblement à chaque année. Le scénario peut être différent si le véhicule est très dispendieux ou s'il y a un changement de modèle important, par exemple.

Les assureurs n'assignent pas nécessairement tous le même groupe de tarification à un véhicule d'un modèle et d'une année donnée. Pour la plupart des véhicules, les différences entre les assureurs à ce niveau sont cependant mineures. Le tableau 9 présente, sous forme de coefficients d'écart, les niveaux relatifs de primes exigées par l'ensemble des assureurs pour chacun des 12 premiers groupes de tarification des véhicules.

TABLEAU 9

COEFFICIENTS D'ECART DES GROUPES

(relativité par rapport au groupe 7)

Groupe	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
1	0,62	0,43	0,42
2	0,66	0,48	0,47
3	0,72	0,53	0,53
4	0,78	0,62	0,62
5	0,86	0,72	0,72
6	0,94	0,85	0,85
7	1,00	1,00	1,00
8	1,04	1,19	1,18
9	1,09	1,47	1,47
10	1,16	1,74	1,76
11	1,23	2,02	2,05
12	1,30	2,28	2,34

Comme les résultats de ce tableau le démontrent, plus le groupe attribué à un véhicule est élevé, plus il est considéré comme un risque élevé et plus la prime qui y est rattachée l'est également.

Il est aussi démontré que l'étendue des primes en responsabilité civile est moindre que pour les deux autres garanties. Les données d'expérience pour l'ensemble de l'industrie ne permettent pas d'évaluer si de telles différences sont appropriées. Cependant, depuis quelques années, les coefficients d'écart de groupes de la garantie de responsabilité civile ont tendance à se rapprocher quelque peu de ceux des deux autres garanties.

Autres règles de classification

Au second plan, certains choix de l'assuré viendront modifier sa prime. Par exemple, le choix d'une franchise au niveau du chapitre B, c'est-à-dire le choix du montant que l'assuré devra assumer lui-même lors d'une réclamation, fait varier la prime. Plus la franchise est élevée, plus la prime est basse. On retrouve actuellement 250 $ et 500 $ comme franchises courantes en collision, 50 $ et 100 $ en accident sans collision ni versement. Il y a aussi la limite de garantie en responsabilité civile qui vient influencer la prime; un montant minimum de 50 000 $ est exigé au Québec tel que précisé dans la Loi sur l'assurance automobile. Il n'est pas rare, de nos jours, de voir une limite de 1 000 000 $.

De plus, la plupart des assureurs imposent des surprimes aux assurés responsables de nombreux accidents ou condamnés pour infraction aux lois régissant la circulation routière. Ces surprimes s'appliquent généralement à toutes les garanties et se définissent comme suit dans les manuels de tarifs des assureurs:

"Quand, au cours de la période de 36 mois qui précède immédiatement la date de la proposition ou du renouvellement, l'assuré ou le conducteur principal a été:

i) responsable de plusieurs accidents:
   - trois accidents: majoration de 30%;
   - chaque accident supplémentaire: majoration de 10%;

ii) condamné pour une infraction ayant trait à des délits tels le défaut de signaler un accident ou de donner son nom et son numéro de permis de conduire à la police ou à la violation des lois régissant la circulation dans le voisinage des autobus scolaires, des écoles et des terrains de jeux:

- une condamnation: majoration de 15%;
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 5%;

iii) condamné pour une infraction ayant trait à l'excès de vitesse ou à la violation des lois régissant la circulation sauf dans les cas visés à ii et iv:

- quatre condamnations: majoration de 25%;
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 15%;

iv) condamné pour conduite inattentive ou épreuve de vitesse ou condamné au criminel pour, notamment, négligence ou homicide involontaire découlant de la conduite d'un véhicule automobile, défaut d'arrêter sur les lieux d'un accident, conduite sous le coup d'une suspension de permis et conduite dangereuse:

- une condamnation: majoration 50%;
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 100%."

Les règles de base de la classification qui viennent d'être analysées servent aux assureurs à établir des tarifs pour tous les classements possibles d'un assuré et de son véhicule. Toutefois, la prime que devra payer un assuré sera souvent différente du tarif ainsi déterminé. Cela s'explique du fait que les assureurs, par leurs politiques de rabais, modifient cette tarification de base. Les rabais jouent un rôle important dans la tarification, car ils s'appliquent à un grand nombre d'assurés et représentent des diminutions de primes. Le chapitre 3 fera état de ces politiques de rabais.

Le système de classification vaut ce que valent les moyens pris pour le rendre opérationnel. Or, par exemple, quelle logique peut justifier un dossier 6 ans sans accident, lorsque déjà l'on connaît l'incohérence entre le nombre d'assurés possédant les meilleurs dossiers de conduite et la fréquence des accidents au Québec.

Nul doute qu'il devrait y avoir plus de rigueur dans l'acceptation des propositions d'assurance. Le recours à un fichier maître comportant l'ensemble des données d'expérience de conduite de tous les assurés, dont le projet est à l'étude, devrait contribuer à corriger cette anomalie.

Le système de classification des conducteurs demeurera donc matière à la critique tant qu'il ne fera pas appel à des critères plus directement reliés au risque assuré et aux comportements des automobilistes tels que le nombre d'années de détention d'un permis de conduire, le kilométrage parcouru annuellement et les infractions au code de la route. De plus, il importe qu'au plus tôt on accorde plus d'importance au dossier de conduite et au véhicule, afin de pondérer l'utilisation actuelle de l'âge et du sexe dans la classification.

CHAPITRE 3

LES RABAIS

Les règles de classification analysées au chapitre précédent permettent aux assureurs d'établir des tarifs pour tous les classements possibles d'un assuré et de son véhicule. Elles devraient donc être suffisantes pour permettre d'identifier avec précision la prime de chacun des assurés.

Les conditions de concurrence très vives qui prévalent dans le marché québécois de l'assurance automobile, dues en grande partie à une offre d'assurance plus que suffisante, ont cependant amené les assureurs à délaisser de plus en plus l'application exacte de certaines règles de classification traditionnelles. La règle la plus délaissée par cette recherche des assurés fut probablement le dossier de conduite où les assureurs se mirent à cesser de considérer les accidents responsables dans la tarification de leurs assurés.

Les assurés se retrouvent ainsi presque tous au meilleur dossier en dépit d'une expérience de sinistres qui n'aurait pas toujours dû leur permettre d'y accéder. Le dossier de conduite en est venu à perdre sa signification. De plus, l'avantage qu'ont pu obtenir les premiers assureurs accordant un "pardon" d'accident responsable s'est rapidement estompé quand la grande majorité de leurs concurrents ont emboîté le pas.

Une partie importante des règles de classification traditionnelles étant devenue injustifiée, certains assureurs ne mirent que peu de temps à en créer d'autres afin d'accroître leur part de marché aux dépens de leurs concurrents. Ces assureurs, souvent à charte ou formation du

Québec, ont donc introduit, vers 1983, une nouvelle approche qui consistait surtout en une segmentation du marché en offrant des rabais à certaines clientèles-cibles. Cette approche fut efficace, et la grande majorité des assureurs ont rapidement emboîté le pas, chacun définissant un segment de la population qu'il voulait s'accaparer.

Ces rabais se sont multipliés et raffinés au cours des années, au point qu'ils constituent maintenant un véritable système parallèle de classification, supplantant presque les règles traditionnelles.

Comme le démontre le tableau suivant, l'influence des rabais dans la tarification s'est encore intensifiée en 1987. Ce tableau identifie, pour les trois dernières années, le nombre d'assureurs ou groupes d'assureurs offrant des rabais, ainsi que le nombre moyen de rabais offerts par chacun d'entre eux.

TABLEAU 10

NOMBRE DE RABAIS OFFERTS PAR LES ASSUREURS PRATIQUANT L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC

	1985	1986	1987
* Nombre de manuels de tarifs	83	90	93
Nombre de manuels contenant des rabais	63	76	81
Nombre moyen de rabais	2,5	2,7	2,9

* On considère qu'il y a un manuel de tarifs par assureur ou groupe d'assureurs.

On constate que pas moins de 81 des 93 assureurs ou groupes d'assureurs pratiquant l'assurance des voitures de tourisme en 1987, soit 87% d'entre eux, offrent en moyenne 2,9 rabais chacun. Ce qui est encore plus important, c'est que ces 81 assureurs représentent ensemble plus de 90% de l'offre d'assurance au Québec, et que un seul des 15 assureurs les plus importants n'en offre pas.

C'est pourquoi il est opportun, cette année, de définir ces rabais et d'évaluer leur impact sur le niveau des primes qui sont exigées des assurés.

3.1 Définition des rabais

Ce système parallèle de classification que représentent les rabais, loin d'être uniforme comme le sont les règles traditionnelles décrites au chapitre 2, est envisagé et appliqué de façon plutôt disparate par les assureurs. Par exemple, un rabais selon l'âge de l'assuré sera appliqué à des âges et avec des baisses de primes différentes, parfois même différemment aux hommes et aux femmes.

On ne peut donc avoir une juste définition des rabais qu'en les regroupant selon leurs caractéristiques principales. Il est ainsi possible d'en identifier six types principaux qui peuvent être définis de la façon suivante:

Rabais selon l'âge de l'assuré

Ces rabais s'adressent généralement aux assurés des classes 01, 02 et 03 *, lesquelles regroupent plus de 75% de l'ensemble des assurés. Leur principe directeur consiste à accorder plus de poids au critère âge dans la tarification, en subdivisant les classes de conducteurs les plus populeuses. Plusieurs nouvelles classes de conducteurs sont ainsi créées. Il fut considéré qu'environ 80% des assureurs offraient au moins un de ces rabais, ce qui fait littéralement éclater les classes de conducteurs.

Certains assureurs offrent ce type de rabais aux assurés de 25 ans et plus, d'autres à ceux de 65 ans et plus, mais la plupart des rabais selon l'âge s'appliquent aux assurés de 45 ans et plus. La grande majorité de ces rabais s'adresse à tous les assurés dont l'âge correspond au critère, quelle que soit leur expérience de conduite. D'autres restreignent l'admission aux assurés qui n'ont pas été responsables d'accidents depuis au moins trois ans, alors que quelques assureurs exigent que l'assuré souscrive une couverture complète ou n'ait fait aucune réclamation durant une certaine période.

Les baisses de primes le plus souvent amenées par l'application des rabais selon l'âge sont de l'ordre de 10%, les limites minimale et maximale étant de 3% et 35%.

* Voir l'annexe 2 pour une définition de ces classes

Rabais basés sur l'expérience de réclamations

Un grand nombre d'assureurs, presque autant que pour le rabais selon l'âge, offrent des rabais aux assurés qui n'ont soumis aucune réclamation, responsable ou non, pendant une certaine période. Ces rabais s'appliquent en grande majorité à toutes les classes d'assurés, sauf parfois à la classe 10 qui regroupe les jeunes conducteurs hommes de 16 à 18 ans.

Cependant, il faut savoir que ces rabais ne sont pas automatiquement offerts à tous les assurés qui pourraient faire valoir de n'avoir fait aucune réclamation de leurs assureurs. En effet, ces derniers, voulant garder un certain contrôle sur l'application de ces rabais, en subordonnent souvent l'accès en autant que l'assuré renouvelle l'assurance avec eux. D'autres assureurs exigent de plus que l'assuré souscrive une couverture complète, ou encore ne l'accordent qu'aux assurés d'un certain âge ou à ceux exerçant une occupation spécifique.

La baisse de niveau de prime occasionnée par ces rabais est du même ordre que celle des rabais selon l'âge, soit de 5% à 30%, mais le rabais le plus souvent offert tend à être encore plus important, soit de l'ordre de 15%.

Rabais pour une couverture complète

Plusieurs assureurs offrent à leurs assurés une diminution de prime s'ils souscrivent une couverture complète, c'est-à-dire s'ils sont protégés selon la collision et l'accident sans collision ni versement, en plus de la couverture obligatoire de responsabilité civile. Pour la

majorité, ces rabais s'appliquent aux assurés de toutes les classes sauf ceux des classes 06 et 10.

La grande majorité de ces rabais sont offerts en fonction de l'expérience de réclamations de l'assuré, et ce critère devient alors l'élément déterminant l'accès au rabais. Le rabais habituellement offert est de l'ordre de 5%.

Rabais lors du renouvellement de la police

Les assurés qui renouvellent leur police d'assurance automobile avec le même assureur peuvent souvent, puisque plusieurs d'entre eux en offrent, jouir d'un rabais offert en raison de ce renouvellement. Ce type de rabais touche habituellement toutes les classes d'assurés.

Le fait de renouveler sa police avec le même assureur n'est habituellement pas la seule condition rattachée à l'obtention de ce type de rabais puisque la très grande majorité d'entre eux sont assujettis, ici encore, au nombre de réclamations faites durant une certaine période. Le rabais accordé est de l'ordre de 5%.

Rabais pour occupations spécifiques

Quelques assureurs offrent une diminution de prime à certains de leurs assurés en fonction de leur occupation. Ces rabais touchent habituellement les assurés des classes 01, 02, 03 et 07 et parfois ceux de la classe 04.

Deux types d'assurés sont spécifiquement désignés par ces rabais et ont chacun leur niveau de baisse de primes. Ces quelques assureurs offrent ainsi des rabais de 10% aux assurés ayant une occupation de type professionnel ou libéral, tels les ingénieurs, médecins et autres. D'un autre côté, le personnel administratif et les employés de bureau travaillant dans les secteurs gouvernementaux et financiers, de l'éducation et de la santé, de même que les instituteurs et techniciens de la santé peuvent bénéficier de réductions de 15%.

Contrairement aux deux types de rabais précédents, l'accès à ces rabais n'est que rarement fonction de l'expérience de réclamations de l'assuré.

Autres rabais

D'autres rabais qui ne peuvent être inclus dans les types principaux énoncés précédemment sont offerts par les assureurs. Un nombre assez restreint d'assureurs accordent de tels rabais qui s'adressent, par exemple, aux assurés faisant partie de certaines associations ou organisations syndicales, ou aux employés de certaines compagnies. Ces rabais varient de l'ordre de 5% à 20%.

Un assureur accorde un rabais de 20% à ses assurés de la région de Montréal qui, au moment de la souscription de la police, font photographier et inspecter leur véhicule par les évaluateurs de la compagnie et qui, lorsque survient un accident, font réparer leur véhicule dans un garage indiqué par la compagnie.

En résumé, les rabais offerts aux assurés sont sujets à un amalgame de critères qui en font un véritable système de classification parallèle. La détermination de la prime qu'un assuré aura à débourser n'est plus faite seulement en vérifiant l'accès aux différents critères de la classification traditionnelle, mais en considérant également l'implication des exigences de chacun des rabais.

L'évaluation de la prime que les différents assureurs exigent d'un même assuré est donc sensiblement plus complexe qu'elle ne l'était lorsque seulement les règles de classification traditionnelles étaient considérées. Les maintes conditions d'exclusion applicables à la majorité des rabais, telle l'exclusion des assurés possédant des voitures sport ou de très grande valeur, compliquent aussi cette évaluation.

Quoiqu'il en soit, les rabais sont devenus au fil des années une autre variable qui influence fortement le niveau de la prime qu'un assuré devra débourser. Les assureurs aussi auront à considérer l'implication de ces rabais lors de l'établissement de leur tarification.

La section suivante décrira, d'une façon générale, l'impact des rabais sur le niveau de primes des assureurs et, d'une façon plus détaillée, l'effet qu'ils peuvent avoir sur la prime que paieront les assurés.

3.2 L'impact des rabais sur le niveau des primes

L'effet des rabais n'est évidemment pas le même pour tous les assurés. Par exemple, la baisse de 10% identifiée pour les rabais selon l'âge n'a pas un effet aussi important sur la prime globale, parce que tous les assureurs n'offrent pas un tel rabais et que ce dernier ne s'applique pas à tous les assurés. Pour les assurés eux-mêmes, l'effet n'est pas de 10% parce que tous n'y ont pas droit et que, souvent, l'effet est combiné avec celui d'autres rabais. Il s'avère donc intéressant d'évaluer l'effet des rabais sur le niveau des primes.

Effet sur le niveau global des primes

Les rabais s'appliquent parfois à un nombre très restreint d'assurés, parfois à la majorité du portefeuille de risques d'un assureur. Il est possible, à l'aide des définitions mêmes des rabais et de renseignements fournis par les assureurs, d'estimer l'effet de chacun d'entre eux. Une pondération du résultat obtenu pour chaque assureur par sa part de marché permet alors d'évaluer l'impact de chaque rabais sur le niveau de prime de l'ensemble de l'industrie.

C'est ainsi que l'effet de chacune des catégories de rabais définies à la section précédente a été évalué relativement au niveau de primes perçues par tous les assureurs pratiquant en assurance automobile au Québec, et donne les résultats suivants:

- rabais selon l'âge: -2,5%
- rabais selon l'expérience de réclamations: -3,0%
- rabais pour couverture complète: -0,5%
- rabais pour renouvellement: -1,5%
- rabais pour occupations spécifiques: -1,0%
- autres rabais: effet négligeable

Il faut noter que ces niveaux de baisses représentent l'effet de chacun des rabais de façon isolée, sans considérer que certains d'entre eux peuvent soit s'exclure mutuellement, soit s'appliquer de façon interactive. Une étude du niveau des tarifs des assureurs en combinant l'effet de tous les rabais démontre une baisse de niveau des primes de l'ordre de 10%.

On remarque que l'effet à la baisse le plus prononcé est produit par les rabais selon l'expérience de réclamations, suivi des rabais selon l'âge. Les autres types de rabais amènent des diminutions beaucoup moins significatives.

Les deux types de rabais ayant le plus d'impact sur la prime sont donc ceux qui touchent le plus à la classification traditionnelle des assurés. En effet, les rabais selon l'expérience de réclamations sont en relation directe avec les dossiers de conduite, alors que les rabais selon l'âge sont reliés aux classes d'assurés.

Il faut cependant mentionner que ces pourcentages de baisses n'affectent pas nécessairement le niveau global de primes perçues par les assureurs. Les différents types de rabais représentant autant de segmentations du marché, l'ensemble de la classification se trouve modifiée par leur application. C'est-à-dire que si la prime de certains assurés est diminuée, d'autres assurés absorbent les contretemps dans leur classification.

Effet des rabais pour un assuré en particulier

Les pourcentages de baisses de primes énoncés jusqu'à maintenant ne font état que des effets moyens des rabais. La présente section définira plus précisément, à l'aide d'un exemple, les baisses réelles de tarifs auxquelles peuvent s'attendre les assurés. L'assuré-type choisi est le suivant:

> Assuré(e) de la classe 02 *, 35 ans, ingénieur(e), qui a son permis de conduire depuis plus de cinq ans et qui souscrit une couverture complète. L'assuré(e) demeure à Montréal (territoire 804) et conduit une Chevrolet "Celebrity" 1984 (groupe 7, voir l'annexe 2).

Le tableau 11 montre les primes exigées de cet assuré par dix assureurs représentatifs de l'industrie au Québec, selon certains scénarios de sinistres qui auraient pu se produire au cours des dernières années. Il est à noter que les primes exigées de cet assuré sont basées sur la présomption qu'il renouvelle sa police avec le même assureur. Les primes sont arrondies au 5 $ le plus près.

Les primes exigées d'un même assuré peuvent donc varier sensiblement d'un assureur à l'autre. La prime du "meilleur assuré", celui qui a droit à tous les rabais, varie de 390 $ à 570 $ entre les assureurs 8 et 6. Cela n'implique pas que ce dernier assureur lui offre moins de rabais, mais plutôt que le niveau général de ses tarifs, incluant les rabais, est plus élevé.

* La classe 02 regroupe les conducteurs de 30 ans ou plus (de 25 ans ou plus s'ils sont mariés) ainsi que les conductrices de 25 ans ou plus, qui utilisent leur véhicule pour aller au travail.

TABLEAU 11

NIVEAU DES PRIMES EXIGEES (1) DE L'ASSURE-TYPE PAR 10 ASSUREURS, SELON SON EXPERIENCE DE RECLAMATIONS

EXPERIENCE DE RECLAMATIONS		ASSUREUR 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Aucune depuis cinq ans		435$	490$	545$	465$	510$	570$	440$	390$	495$	520$
Une il y a trois ans	RC (2)	435	490	545	465	510	570	440	390	595	600
	COLL.	585	515	570	590	550	570	480	525	595	635
	A.S.C.N.V.	435	490	545	465	510	570	440	390	595	600
Deux en trois ans dont une la dernière année	RC-RC	645	490	600	540	510	635	480	525	595	700
	RC-COLL (3)	645	515	625	590	550	635	520	525	595	740
	RC-ASCNV	585	490	600	540	510	635	480	390	595	700
	COLL-COLL	1055	1040	1030	1020	920	1020	840	730	975	1235
	COLL-ASCNV	585	515	625	590	550	635	520	525	595	740
	ASCNV-ASCNV	585	490	600	540	510	635	480	390	595	700

RC : Responsabilité civile
COLL : Collision
ASCNV : Accident sans collision ni versement

(1) Zone 804, groupe 7, limite RC - 100 000$
Franchise : - COLLISION - 250$
- ASCNV - 50$

(2) RC - Une réclamation il y a trois ans selon la responsabilité civile.

(3) RC-COLL - Deux réclamations en trois ans dont une la dernière année, une selon la responsabilité civile, l'autre selon la collision.

Ce qui est cependant plus important dans le cadre du présent chapitre est le traitement qui est accordé aux assurés lorsqu'ils réclament de leurs assureurs. C'est pourquoi l'expérience de réclamations a été démontrée de façon aussi détaillée.

On remarque qu'à partir de la prime la plus basse, incluant tous les rabais applicables, deux des dix assureurs, les assureurs 9 et 10, haussent la prime de leurs assurés qui leur réclament pour un premier sinistre non responsable, soit en responsabilité civile, soit en accident sans collision ni versement. La survenance de deux accidents remboursables selon la responsabilité civile en trois ans entraîne, dans huit des dix cas, des hausses de primes qui peuvent être considérables. Les assureurs 2 et 5 ne considèrent pas ces accidents dans la détermination de la prime.

Les autres combinaisons de sinistres sans responsabilité, impliquant la garantie d'accident sans collision ni versement, produisent des résultats similaires, sauf que l'assureur 8, en plus des assureurs 2 et 5, ne les considère pas.

La survenance de deux sinistres en trois ans avec l'un d'entre eux impliquant la garantie de collision entraîne dans tous les cas sauf deux, soit les assureurs 6 et 9, des hausses de primes par rapport au fait d'enregistrer deux sinistres sans responsabilité.

La survenance de deux sinistres selon la collision entraîne, en plus de la perte de la majorité des rabais, la perte du dossier 5 ans sans accident et l'application du dossier 0. La prime exigée des assurés est alors, en moyenne, le double de la "meilleure" prime.

Il est possible de résumer ces résultats de la façon suivante:

Seulement deux des dix assureurs étudiés, les assureurs 2 et 5, ne considèrent pas la survenance de sinistres non responsables, en responsabilité civile et en accident sans collision ni versement, dans la détermination du niveau de la prime et dans les critères d'accès aux rabais qu'ils offrent. L'assureur 8 restreint l'accès à certains rabais lors de la survenance d'un deuxième accident non responsable selon la responsabilité civile, mais ne considère pas les sinistres selon l'accident sans collision ni versement.

Les sept autres considèrent les sinistres non responsables selon ces deux garanties dans l'accès aux rabais. Deux de ces sept assureurs, les assureurs 9 et 10, refusent l'accès à certains rabais dès l'avènement d'un premier sinistre non responsable.

Comme il a été mentionné plus haut, les assureurs choisis pour les fins de cette étude sont représentatifs de l'industrie. Dans les faits, ces assureurs sont tous compris parmi les assureurs les plus importants présentés au chapitre 1. Leur importante pénétration du marché, de plus de 40%, permet d'appliquer ces résultats à l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec.

L'analyse des manuels de tarifs déposés auprès de l'Inspecteur général démontre la justesse de la critique très répandue selon laquelle les assureurs exigent des surprimes de leurs assurés qui subissent des accidents non responsables. Bien sûr, les assureurs ne fonctionnent pas tous de cette façon, et certains ne haussent pas la prime de leur assuré dès la survenance d'un premier sinistre sans responsabilité. Il reste néanmoins que la majorité des assureurs imposent une surprime à leurs assurés pour des sinistres dont ils ne sont pas responsables.

Il faut de plus noter que cette analyse ne considère même pas la situation des assurés qui subissent plus de deux sinistres durant une certaine période. Le dossier des assurés dans une telle situation doit habituellement être "référé à la compagnie". Des plaintes déposées auprès de l'Inspecteur général démontrent, dans certains de ces cas, des surprimes astronomiques ou même le refus d'assurer.

3.3 Critique de certaines pratiques

Si les différents types de rabais mis en place par les assureurs au fil des années ont un impact important sur le niveau des primes, leur effet est encore plus important sur la classification des assurés. Il est évident que ces rabais peuvent s'expliquer dans le contexte de la forte concurrence que se livrent les assureurs, mais trouvent difficilement justification dans un système de tarification basé sur le risque véritable.

Ainsi, les rabais selon l'âge viennent alimenter davantage les critiques envers les classes traditionnelles (âge, sexe, état marital), jugées injustes socialement et rejetées dans certaines juridictions.

Mais ce qui ressort avec le plus d'acuité de cette brève étude sur les rabais c'est l'ampleur que prennent les rabais basés sur l'expérience de réclamations. C'est le rabais qui a le plus d'impact sur le niveau de primes et, comme on l'a vu, la majorité des assureurs considèrent les sinistres sans responsabilité parmi les critères régissant l'accès à ces rabais. Une réclamation sans responsabilité de la part de l'assuré est traitée de façon équivalente à une réclamation pour laquelle l'assuré est responsable en totalité ou en partie.

Le consommateur québécois a de la difficulté à comprendre que, dans un régime à base de responsabilité en matière de dommages matériels, ce qui est le cas au Québec, il ait à subir des hausses de primes parce qu'il a été impliqué dans un accident dont il n'est pas la cause. Il a raison de ne pas comprendre parce qu'imperceptiblement mais véritablement on a introduit un régime sans faute. Si tel doit être le système, encore faudrait-il que le public en soit informé et surtout que les règles de base soient transformées. Les assureurs devraient en être conscients et prendre les mesures appropriées, au moins dans les cas flagrants d'absence de responsabilité, s'ils veulent éviter l'intervention de l'autorité publique.

CHAPITRE 4

LA RENTABILITE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC EN 1987

La rentabilité des opérations en assurance automobile au Québec peut être mesurée en comparant le niveau des primes perçues par les assureurs avec celui des déboursés qu'ils effectuent en regard des sinistres et de leurs frais d'exploitation au cours d'une année donnée. L'excédent ou l'insuffisance des primes sur les coûts constitue le profit ou la perte d'exploitation.

La première section de ce chapitre sera une analyse rétrospective des résultats des opérations en assurance automobile au Québec au cours des dernières années. Les résultats de l'année 1987, estimatifs, seront présentés et analysés, puis mis en parallèle avec ceux des années précédentes. Seront également analysés dans ce chapitre, dans un deuxième temps, les résultats d'expérience par catégories ou types de véhicules au cours des dernières années.

4.1 Les résultats des opérations

Les résultats des opérations en assurance automobile au Québec n'apparaissent pas tels quels aux états financiers déposés par les assureurs. Ils sont plutôt intégrés aux résultats de l'ensemble des opérations des assureurs portant sur les diverses catégories d'assurances générales qu'ils souscrivent au Québec et ailleurs au Canada.

Il est toutefois possible d'évaluer les résultats de l'assurance automobile au Québec à partir des données recueillies dans le cadre du Plan statistique du Québec, lequel est administré par le Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.). Ce plan compile les données relatives aux primes et aux sinistres ainsi que les frais d'exploitation découlant des opérations en assurance automobile au Québec.

Puisqu'elles présentent un intérêt particulier, les plus récentes statistiques relatives aux coûts de l'assurance automobile feront ici l'objet d'une analyse. Ces statistiques portent sur les sinistres et sur les frais d'exploitation.

Les sinistres

Le G.A.A. compile les données sur les sinistres par semestre sur base de survenance, c'est-à-dire, comme le nom l'indique, sur les sinistres étant survenus dans un semestre, indépendamment de la date d'émission des polices. Ces données sont assez récentes et permettent une bonne appréciation de l'évolution du coût des sinistres.

Le tableau 12 de la page 50 fait état de ces plus récentes statistiques sur l'expérience de sinistres en ce qui a trait aux principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme. On y voit l'évolution, par semestre, du coût des sinistres par véhicule assuré pour chacune de ces couvertures. La fréquence des sinistres et le coût moyen par sinistre, les deux éléments du coût des sinistres par véhicule assuré, y sont également présentés.

La consolidation des résultats présentés au tableau pour les deux semestres de 1986 indique que cette dernière se sera soldée par une diminution du coût des sinistres par véhicule assuré pour les garanties de responsabilité civile et de collision. Ceci est dû principalement à une baisse importante dans la fréquence des sinistres.

Pour ce qui est de la garantie d'accident sans collision ni versement, une tempête de grêle survenue dans la région de Montréal au premier semestre de 1986 aura propulsé la fréquence et le coût moyen des sinistres pour ce semestre vers des sommets inégalés, leur faisant subir des hausses respectives de plus de 49% et de 23% relativement au semestre correspondant de l'année précédente. Les résultats du deuxième semestre ont été plus en ligne avec ceux de l'année précédente mais, globalement, l'année 1986 aura connu une augmentation très importante du coût des sinistres par véhicule assuré pour la couverture en cause.

Il est également intéressant de constater au tableau 12 que les statistiques du premier semestre de 1987 indiquent un revirement de situation par rapport à l'année 1986. En effet, les indications sont respectivement des augmentations du coût des sinistres par véhicule assuré d'environ 12% et 10% pour les couvertures de responsabilité civile et de collision.

TABLEAU 12

STATISTIQUES D'EXPERIENCE RELATIVES AUX VOITURES DE TOURISME *

SEMESTRE DE SURVENANCE	FREQUENCE DES SINISTRES		COUT MOYEN PAR SINISTRE		COUT DES SINISTRES PAR VEHICULE ASSURE	
	F	% **	$	% **	$	% **
RESPONSABILITE CIVILE						
84-1	9,8	----	1 041	----	101,81	-----
84-2	10,1	----	1 182	----	119,69	-----
85-1	10,6	+ 8,2	1 184	+13,7	125,77	+23,5
85-2	10,3	+ 2,0	1 256	+ 6,3	129,80	+ 8,4
86-1	10,0	- 5,7	1 185	+ 0,1	118,66	- 5,7
86-2	10,1	- 1,9	1 286	+ 2,4	130,11	+ 0,2
87-1	10,4	+ 4,0	1 285	+ 8,4	133,05	+12,1
COLLISION						
84-1	7,5	----	1 601	----	119,75	-----
84-2	8,2	----	1 861	----	151,69	-----
85-1	8,4	+12,0	1 763	+10,1	148,70	+24,2
85-2	8,7	+ 6,1	1 967	+ 5,7	170,70	+12,5
86-1	7,9	- 6,0	1 737	- 1,5	137,45	- 7,6
86-2	8,3	- 4,6	1 941	- 1,3	161,14	- 5,6
87-1	8,2	+ 3,8	1 846	+ 6,3	150,50	+ 9,5
ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT						
84-1	9,6	----	594	----	57,05	-----
84-2	10,1	----	652	----	65,80	-----
85-1	10,6	+10,4	669	+12,6	70,71	+23,9
85-2	10,7	+ 5,9	714	+ 9,5	76,38	+16,1
86-1	15,8	+49,1	825	+23,3	129,99	+83,8
86-2	10,7	----	727	+ 1,8	77,98	+ 2,1
87-1	12,4	-21,5	799	- 3,2	98,90	-23,9

* Tirées du Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec, 1er semestre de 1987.

** Variation en pourcentage par rapport au semestre correspondant de l'année précédente.

Cette situation est due à une augmentation modérée dans la fréquence des sinistres, c'est-à-dire d'environ 4% pour les deux garanties, et à une hausse du coût moyen par sinistre plus élevée que celle observée dans la fréquence. Cette augmentation dans la fréquence est elle-même attribuable à une hausse importante du nombre d'accidents au premier semestre de 1987, constatée dans les statistiques publiées par la Régie de l'assurance automobile du Québec (R.A.A.Q.) pour cette période. La hausse plus importante du coût moyen par sinistre, pour sa part, fait suite à de légères augmentations pour la garantie de responsabilité civile et à de légères baisses en collision, observées aux deux semestres précédents.

Les dernières statistiques sur le nombre d'accidents d'automobiles au Québec publiées par la R.A.A.Q. laissent cependant entrevoir que le deuxième semestre de 1987 devrait connaître une baisse dans ce nombre, si les résultats disponibles sont comparés à ceux du semestre correspondant de 1986. Globalement, l'année 1987 devrait se solder par une légère augmentation dans le nombre d'accidents, soit d'environ 1%.

La fréquence des sinistres est le résultat de la division du nombre d'accidents ou de sinistres par le nombre de véhicules assurés. C'est donc dire qu'en jumelant la légère augmentation prévue de 1% dans le nombre d'accidents à la variation attendue dans le parc automobile, une estimation de la variation dans la fréquence est obtenue. Par une projection des plus récentes données publiées par la R.A.A.Q., l'hypothèse a été fixée que l'augmentation dans le parc automobile en 1987 se situera à 3%. Il faut donc s'attendre à une légère baisse pour l'année 1987 dans la fréquence des sinistres pour ce qui est des garanties de responsabilité civile et de collision, car l'augmentation du nombre d'accidents y sera moindre que celle du nombre de véhicules assurés.

Cette légère baisse attendue dans la fréquence des sinistres en 1987 devrait être accompagnée d'une augmentation du coût moyen par sinistre un peu plus modérée que celle indiquée par les plus récentes statistiques pour le premier semestre de 1987. Cela reflète, comme il le sera explicité au chapitre 5, une hausse prévue du coût moyen sensiblement égale au taux d'inflation pour le deuxième semestre de l'année. Ainsi, en 1987, le coût des sinistres par véhicule assuré devrait être, pour les garanties de responsabilité civile et de collision, le reflet d'une augmentation modérée se situant près du niveau de l'inflation.

Enfin, en ce qui concerne la garantie d'accident sans collision ni versement, les statistiques des premiers six mois de 1987 indiquent une baisse d'environ 24% du coût des sinistres par véhicule assuré. N'eut été de la survenance d'une deuxième tempête de grêle en exactement une année, la diminution observée aurait été de beaucoup supérieure à ce pourcentage.

Les résultats pour l'ensemble de l'année 1987 en ce qui a trait à la couverture d'accident sans collision ni versement auront également été influencés par la survenance d'un autre événement de nature inhabituelle, soit des pluies torrentielles dans la région de Montréal au deuxième semestre de l'année.

Il faut néanmoins s'attendre à une baisse importante du coût des sinistres par véhicule assuré pour cette couverture en 1987 puisque, selon les estimations effectuées par le Bureau d'assurance du Canada (B.A.C.), l'ensemble des dommages résultant de la survenance des deux événements en 1987 auront été beaucoup moins importants que ceux découlant de la seule tempête de grêle de 1986. Le coût par véhicule assuré devrait donc revenir à un niveau qui pourrait être qualifié de plus normal, considérant ce qu'il était au second semestre de 1985 et de 1986.

Les frais d'exploitation

Le Groupement des assureurs automobiles, en vertu du Plan statistique du Québec, recueille chaque année des données relatives aux frais d'exploitation inhérents à la pratique de l'assurance automobile au Québec. Le G.A.A. transmet ces données à l'Inspecteur général des institutions financières. Les plus récentes données ainsi transmises en 1987 portent sur les frais de 1986.

Ces données pour l'année 1986 pour l'ensemble des assureurs, de même que les données comparables pour les années précédentes sont illustrées au tableau 13. Les regroupements habituels qui sont faits de ces frais y sont présentés, chacun exprimé en pourcentage des primes souscrites. Cette façon d'exprimer les frais d'exploitation permet de faire ressortir la portion requise des primes pour les couvrir.

TABLEAU 13

FRAIS D'EXPLOITATION DES ASSUREURS EN POURCENTAGE DES PRIMES SOUSCRITES AU QUEBEC

ANNEE	COMMISSIONS (%)	TAXES ET PERMIS * (%)	ADMINISTRATION (%)	TOTAL (%)
1982	12,3	3,3	9,3	24,9
1983	13,6	3,5	9,9	27,0
1984	13,4	3,3	9,9	26,6
1985	12,5	3,3	10,2	26,0
1986	12,2	3,4	8,9	24,5

* N'inclut pas la taxe de vente provinciale de 5% applicable à l'assurance automobile.

L'examen du tableau fait ressortir que les frais d'exploitation des assureurs ont représenté, en 1986, une proportion moins importante des primes souscrites qu'en 1985. Le total de ces frais, représentant 26,0% des primes souscrites en 1985, a baissé à 24,5% en 1986.

Ce résultat provient principalement d'une diminution appréciable des frais d'administration en proportion des primes, ce qui reflète la forte hausse des primes souscrites en 1986. Les commissions ont également diminué quelque peu en pourcentage, cela provenant surtout d'une baisse des commissions contingentes due aux pertes d'exploitation importantes que les assureurs ont connues en 1986.

En ce qui a trait à 1987, il faut s'attendre à ce que les frais d'exploitation augmentent légèrement, sans modifier substantiellement, toutefois, la proportion qu'ils accaparent des primes souscrites, lesquelles auront augmenté modérément. Cette dernière conclusion ressort des analyses effectuées en regard des modifications apportées par les assureurs à leurs manuels de tarifs en 1987. Les résultats de ces analyses font l'objet d'une partie du chapitre 5.

Les résultats des opérations

C'est donc à partir des données sur les sinistres et sur les frais d'exploitation qui viennent d'être présentées, et sur la base des primes, également compilées par le Plan statistique du Québec, que furent évalués les résultats illustrés au tableau 14. Ceux-ci sont présentés séparément pour les voitures de tourisme, qui est la principale constituante de l'assurance automobile, et les autres types de véhicules assurés, tels les véhicules utilitaires et ceux des agriculteurs.

TABLEAU 14

RESULTATS DES OPERATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC (EN MILLIONS DE $)

	1983	1984	1985	1986	1987*	1983 - 1987
1. Primes souscrites						
- Voitures de tourisme	859	818	869	1021	1118	4685
- Autres véhicules	178	173	207	255	256	1069
- Total	1037	991	1076	1276	1374	5754
2. Primes acquises						
- Voitures de tourisme	878	829	839	946	1077	4569
- Autres véhicules	176	176	188	231	257	1028
- Total	1054	1005	1027	1177	1334	5597
3. Sinistres **						
- Voitures de tourisme	497	590	743	834	886	3550
- Autres véhicules	109	135	158	172	195	769
- Total	606	725	901	1006	1081	4319
4. Frais d'exploitation						
- Voitures de tourisme	232	218	226	250	278	1204
- Autres véhicules	48	46	54	62	64	274
- Total	280	264	280	312	342	1478
5. Profit (Perte)***						
- Voitures de tourisme	149	21	(130)	(138)	(87)	(185)
- Autres véhicules	19	(5)	(24)	(3)	(2)	(15)
- Total	168	16	(154)	(141)	(89)	(200)
6. Ratio de (5) sur (2)						
- Voitures de tourisme	17%	3%	(15)%	(15)%	(8)%	(4)%
- Autres véhicules	11%	(3)%	(13)%	(1)%	(1)%	(1)%
- Total	16%	2%	(15)%	(12)%	(7)%	(4)%

* Les résultats de l'année 1987 sont estimatifs.

** Incluant tous les frais de règlement des sinistres.

*** Profit (perte) d'exploitation avant les revenus de placements, les impôts et autres postes extraordinaires.

Les résultats des opérations de l'année 1987 présentés au tableau 14 sont en partie estimatifs car, au moment de la production du présent rapport, seules les données relatives aux primes et aux sinistres des six premiers mois de l'année étaient disponibles. L'estimation du niveau des primes et des sinistres de la seconde moitié de 1987 a été faite à partir des tendances observées dans les plus récentes statistiques d'expérience, en ligne avec les hypothèses d'évolution dans les coûts qui ont été posées et qui seront explicitées au chapitre 5.

Une estimation du niveau des frais d'exploitation pour l'année 1987 a également dû être faite car, tel que mentionné précédemment, les plus récentes données disponibles à cet égard sont celles de 1986. C'est ainsi que l'hypothèse a été posée que ces frais représenteront 24,9% des primes souscrites en 1987. Cela est équivalent à supposer que 24,9 cents par dollar de prime souscrite seront nécessaires pour couvrir les frais d'exploitation.

Les frais d'exploitation des autres années ont aussi été calculés en proportion des primes souscrites, à partir des montants déclarés par les assureurs en vertu du Plan statistique. La proportion globale ainsi déclarée a été appliquée de façon uniforme à l'assurance des voitures de tourisme et à celle des autres types de véhicules même si, en réalité, cette proportion peut varier selon les catégories de l'assurance automobile. Les assureurs ne détaillent pas aussi précisément la déclaration de leurs frais d'exploitation.

Le premier constat qui doit être fait à l'examen du tableau 14 est que des pertes d'exploitation ont été encourues par les assureurs dans leurs opérations en assurance automobile au Québec en 1987. L'estimation obtenue est à l'effet que ces pertes, moins importantes que celles subies en 1985 et 1986, se chiffreront à environ 89 millions de dollars,

soit 7% des primes acquises. C'est l'assurance des voitures de tourisme avec des pertes de l'ordre de 87 millions de dollars qui donne lieu à ce résultat, puisqu'il y a presque parité entre les revenus de primes et les coûts de l'assurance des autres types de véhicules.

Il faut cependant préciser que la tempête de grêle survenue au premier semestre de 1987 a contribué de façon significative à ce résultat. En effet, le B.A.C. a estimé à environ 21 millions de dollars le montant des sinistres attribuable à ce seul événement. Par ailleurs, les pluies torrentielles survenues au deuxième semestre de 1987, également dans la région de Montréal, ont contribué à causer des dommages à des véhicules pour un montant d'environ 11 millions de dollars. Ces deux montants sont inclus dans l'estimation qui a été faite du montant total des sinistres pour l'année 1987.

Il va sans dire que sans ces événements de nature catastrophique, ou à tout le moins inhabituelle, les pertes d'exploitation auraient été inférieures à l'estimation obtenue. En fait, le ratio de ces pertes par rapport aux primes acquises, toutes autres choses étant égales, aurait pu être d'environ 4%. Cela signifie que pour chaque dollar de prime que les assureurs ont acquis, ils auraient déboursé 1,04 $. L'estimation actuelle indique plutôt un déboursé de 1,07 $.

Il faut toutefois souligner ici que les résultats compilés en vertu du Plan statistique du Québec ont trait aux affaires directes seulement et ne tiennent pas compte de la réassurance cédée. Dans des événements comme ceux mentionnés auparavant, la part des réassureurs, bien qu'elle soit difficile à évaluer, peut s'avérer importante. Les assureurs en première ligne en auront donc été plus ou moins affectés dépendant des termes de leur couverture de réassurance. Le pourcentage des affaires qu'ils souscrivent dans la région de Montréal en aura toutefois été le principal déterminant.

En analysant l'évolution au cours des dernières années des résultats présentés au tableau 14, il faut se rappeler, tel qu'il a été vu dans les Rapports précédents sur la tarification, que le haut niveau de rentabilité atteint en 1983 avait permis aux assureurs de réduire les tarifs en 1984, alors qu'une hausse des coûts se manifestait de façon intense.

Les assureurs affichèrent en 1984 un léger profit d'opération, mais la hausse du coût des sinistres s'est poursuivie en 1985 et fut accompagnée d'un mouvement à la baisse dans les tarifs jusqu'à l'automne de cette même année. C'est ainsi qu'une augmentation d'environ 25% du montant des sinistres, jumelée à une faible hausse de 2% des primes acquises, a contribué à une détérioration très importante de la rentabilité en 1985. En fait, cette année-là, les assureurs ont encouru des débours de 1,15 $ en sinistres et frais d'exploitation par dollar de prime acquise.

La hausse du niveau des tarifs entreprise à l'automne de 1985 s'est poursuivie en 1986 et, jumelée à l'augmentation du volume d'assurance, a contribué à hausser les primes souscrites de façon substantielle, soit d'environ 19%. Quant aux primes acquises, on le sait, elles reflètent avec un certain décalage l'évolution des primes souscrites. L'augmentation en a donc été quelque peu inférieure, mais elle aussi substantielle, soit de l'ordre de 15%.

Le tableau 14 permet de constater que cette hausse importante des primes acquises en 1986 a permis à la rentabilité de s'améliorer quelque peu par rapport à 1985, les pertes passant d'un pourcentage des primes acquises de 15% en 1985 à 12% en 1986. Ce résultat tient en fait d'une augmentation moindre dans le montant des sinistres que dans les primes acquises, ces premiers n'ayant été en hausse que de 12% malgré la survenance d'une importante tempête de grêle.

Pour 1987, l'augmentation des primes souscrites aura été plus faible qu'en 1986, mais pour ce qui est du reste, le scénario ressemble beaucoup à ce qui s'est produit en 1986: hausse assez substantielle des primes acquises et augmentation plus faible du montant des sinistres. Cette hausse dans les primes acquises aura été due, en partie, à la forte augmentation des primes souscrites en 1986 compte tenu du décalage normal dans leur acquisition. L'augmentation plus modérée dans les sinistres, pour sa part, proviendra de l'effet combiné d'une légère baisse dans leur fréquence et d'une hausse modérée du coût moyen par sinistre.

Cela produira donc, si les estimations sont justes, un ratio des pertes d'exploitation sur les primes acquises de 7% pour 1987, une amélioration significative par rapport au résultat de 12% obtenu en 1986 et ce, malgré la survenance en 1987 des événements de nature inhabituelle mentionnés précédemment. Il y a lieu de souligner que le résultat attendu correspond à un rapport des sinistres et frais de règlement aux primes acquises de 81% qui, ajouté aux frais d'exploitation, produit un ratio total d'exploitation de 107% des primes acquises.

Pour faire suite à cette présentation de l'évolution des résultats au cours des dernières années, il est intéressant d'effectuer un cumul ou moyenne des résultats obtenus pour les cinq dernières années.

L'examen du tableau 14 permet de constater que la consolidation des résultats d'opération des années 1983 à 1987 amène un débours moyen de 1,04 $ en sinistres et frais d'exploitation pour chaque dollar de prime acquise par les assureurs. Il faut préciser ici que ce résultat est dû à l'assurance des voitures de tourisme puisqu'il semble y avoir parité entre les primes et les coûts pour l'assurance des autres types de véhicules. Enfin, il y a lieu de mentionner qu'un rapport sinistres et frais de règlement aux primes acquises de 77% sous-tend ce résultat et,

qu'en y ajoutant les frais d'exploitation, un ratio total d'exploitation de 104% relativement aux primes acquises est obtenu.

Il est important de souligner ici que les résultats qui ont été analysés dans la présente section ne reflètent pas complètement la rentabilité des opérations en assurance automobile. Ils ne tiennent pas compte des intérêts que les assureurs réalisent sur les revenus de primes avant que ceux-ci ne soient requis pour couvrir les déboursés. Ils ne tiennent pas non plus compte de l'impôt ni de la réassurance cédée.

C'est donc dire que la rentabilité des opérations en assurance automobile au Québec aura été, en définitive, meilleure que celle obtenue pour chacune des années présentées au tableau 14. De fait, en considérant les facteurs qui viennent d'être mentionnés, il est permis de croire que les opérations en assurance automobile pour la période de cinq ans s'échelonnant de 1983 à 1987 auront dégagé, globalement, des résultats positifs.

Il faut également noter, par ailleurs, que d'autres revenus de placements encore plus importants sont réalisés par les assureurs, soit ceux que rapportent chaque année leurs avoirs propres ou surplus. Ces revenus s'ajoutent aux profits ou aux pertes d'exploitation de l'assurance automobile et des autres catégories d'assurances générales dans lesquelles les assureurs font affaires. Ce sont ces revenus qui permettent d'éponger des pertes d'exploitation d'une certaine ampleur lorsqu'elles surviennent, comme celles des années 1985 à 1987 en assurance automobile.

En terminant, il y a lieu de préciser que les résultats qui viennent d'être analysés sont ceux de l'ensemble des opérations en assurance automobile au Québec, donc représentatifs de l'expérience de l'ensemble des assureurs. La rentabilité des opérations de chaque assureur aura varié, évidemment, en fonction des spécificités de sa propre expérience.

4.2 La rentabilité par type de véhicules

L'analyse de la rentabilité qui a été effectuée à la section 4.1 portait sur l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec. Des résultats ont été présentés pour l'année 1987 et les années précédentes et ce, de façon distincte pour l'assurance des voitures de tourisme et pour celle de tous les autres types de véhicules regroupés. L'assurance des voitures de tourisme a fait l'objet d'une attention particulière, car elle est la principale constituante du marché de l'assurance automobile avec plus de 80% des primes souscrites annuellement.

Bien que la proportion des primes souscrites annuellement pour tous les autres types de véhicules représente moins de 20% du total, il apparaît intéressant d'examiner de plus près le comportement des résultats dans ces autres catégories de l'assurance automobile au cours des dernières années.

L'évolution des résultats d'expérience de ces catégories au cours d'une période donnée peut être analysée afin de faire ressortir les variations que chacune d'entre elles a connues au cours de cette période. Il est alors également possible d'effectuer une comparaison entre les catégories. Enfin, cela permet d'obtenir une indication quant à la rentabilité de l'assurance pour chaque type de véhicules.

Les résultats d'expérience de la plupart des autres catégories de l'assurance automobile seront analysés dans cette section. Les données statistiques les plus récentes qui sont disponibles pour ce faire ont trait à l'année 1986, soit la dernière année complète pour laquelle le G.A.A. a publié un rapport statistique portant sur l'ensemble des autres catégories.

Le tableau 15 présente la proportion des primes souscrites au Québec pour toutes les catégories de l'assurance automobile pour l'année 1986 et pour l'ensemble de la période de cinq ans s'échelonnant de 1982 à 1986. Des termes génériques y ont été utilisés pour définir les différentes catégories. Cela répond à un besoin d'efficacité et reflète également le fait que des regroupements ont dû être effectués dans certains cas pour pallier à une faible proportion des primes souscrites.

L'examen du tableau 15 permet de constater que les proportions des primes souscrites se rapportant à l'année 1986 ne diffèrent pas significativement de celles correspondant à la période de cinq ans. Il faut toutefois signaler en 1986 une plus forte proportion des catégories "Véhicules utilitaires" et "Camions", la part des "Voitures de tourisme" s'en retrouvant quelque peu amoindrie.

Il est par ailleurs intéressant de noter qu'il n'y a que cinq catégories pour lesquelles la proportion des primes souscrites est supérieure à 1%. Deux catégories supplémentaires se rajoutent à ce constat si le pourcentage est réduit à un demi de 1%. Ainsi, pour des fins de crédibilité ou de fiabilité statistique, seuls les résultats d'expérience des catégories représentant au moins cette dernière proportion du marché seront analysés. Les données relatives à la catégorie des "Voitures de tourisme" seront présentées à titre de référence.

TABLEAU 15

PROPORTION DES PRIMES SOUSCRITES AU QUEBEC SELON LES DIFFERENTES CATEGORIES DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

CATEGORIE	1986 (%)	1982 - 1986 (%)
Voitures de tourisme	80,9	82,1
Véhicules utilitaires	8,5	7,9
Camions	3,6	2,7
Formulaire des garagistes	2,4	2,2
Motocyclettes	1,7	1,9
Agriculteurs	0,8	0,9
Taxis et limousines	0,8	0,8
Autobus	0,4	0,4
Motoneiges	0,2	0,2
Location à court terme et autres véhicules publics	0,1	0,2
Fourgons mortuaires et ambulances	0,1	0,1
Autres	0,5	0,6
Total	100,0	100,0

Le rapport sinistres et frais de règlement en fonction des primes acquises par catégorie d'assurance automobile, pour une année donnée, fournit une bonne indication en ce qui a trait aux résultats d'exploitation totaux par catégorie. En effet, d'une part, le coût des sinistres représente, et de loin, la principale composante des déboursés d'un assureur et, d'autre part, sauf exception, les frais d'exploitation en pourcentage des primes pour l'ensemble des assureurs faisant affaires dans une catégorie ne varient pas significativement, en moyenne, par catégorie.

Cette dernière affirmation découle d'une analyse sommaire conduite en regard des frais d'exploitation par catégorie. En effectuant la compilation des frais d'exploitation déclarés en vertu du Plan statistique par tous les assureurs faisant affaires dans une catégorie donnée, le niveau moyen de ces frais encourus par ces assureurs par catégorie est obtenu. Cette compilation a révélé que la moyenne des frais des assureurs faisant affaires dans chaque catégorie ne varie pas très significativement d'une catégorie à l'autre, sauf en ce qui a trait à celle des "Taxis et limousines". Les assureurs souscrivant ce type de véhicules ont, en moyenne, un niveau de frais d'exploitation beaucoup plus bas que celui de l'ensemble du marché.

Le tableau 16 illustre les rapports des sinistres et frais de règlement aux primes acquises au cours des dernières années pour les catégories d'assurance qui satisfont le critère établi précédemment. Il y a lieu de rappeler ici que les plus récentes données disponibles pour l'ensemble des catégories ont trait à l'année 1986. Les résultats qui apparaissent au tableau sont consignés dans le Rapport statistique sur l'assurance automobile de 1986, lequel est publié par le G.A.A..

Certaines constatations ressortent de l'analyse du tableau 16. Tout d'abord, il est intéressant de souligner que la catégorie "Camions" a affiché le meilleur rapport des sinistres aux primes pour l'année 1986. Le ratio obtenu de 53% est significativement plus bas que ceux des autres catégories présentées au tableau. Pour la période de cinq ans, cependant, les résultats de cette catégorie se situent très près de la moyenne pour l'ensemble, ayant passablement varié de 1982 à 1986. Le rapport des sinistres aux primes de 107% réalisé en 1984 en témoigne.

TABLEAU 16

RAPPORT DES SINISTRES SUR LES PRIMES PAR CATEGORIE D'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC

CATEGORIE	1982 (%)	1983 (%)	1984 (%)	1985 (%)	1986 (%)	1982 - 1986 (%)
Voitures de tourisme	62	57	71	89	91	74
Véhicules utilitaires	61	61	68	77	70	68
Camions	59	88	107	73	53	73
Formulaire des garagistes	69	56	84	88	81	76
Motocyclettes	61	59	64	78	68	67
Agriculteurs	49	52	69	87	84	67
Taxis et limousines	84	65	93	94	95	86
Total (incluant toutes les autres catégories)	62	58	72	87	87	74

Il est également intéressant de constater que la catégorie "Taxis et limousines" est celle qui a connu le rapport sinistres/primes le plus élevé en 1986, tout comme en 1985, d'ailleurs. Le ratio est un peu plus bas, soit 86%, pour la période de 1982 à 1986, mais demeure tout de même le plus élevé de toutes les catégories pour cette période.

Il faut cependant préciser que les frais d'exploitation des assureurs qui souscrivent la catégorie des "Taxis et limousines" sont, tel que mentionné précédemment, plus bas que ceux de l'ensemble des assureurs. Ceci aura probablement permis à certains assureurs faisant affaires dans cette catégorie de se situer, pour la période de cinq ans, très près du seuil de rentabilité, s'ils ne l'ont pas atteint.

Les rapports des sinistres et frais de règlement aux primes acquises pour les autres types de véhicules ont varié passablement en 1986, soit de 68% pour les "Motocyclettes" à 84% pour les "Agriculteurs", et ce, même en faisant exception de la catégorie "Taxis et limousines". Ceci est une constatation intéressante qui démontre quelle importance peut avoir la variation dans les résultats d'expérience se rapportant aux diverses catégories de l'assurance automobile pour une année donnée.

La variation dans les résultats est également très importante pour certaines catégories à l'intérieur de la période de 1982 à 1986. Ce fait a déjà été mentionné pour la catégorie des "Camions" pour laquelle les rapports des sinistres aux primes ont varié de 53% à 107% durant cette période. Les rapports ont également varié passablement pour les catégories "Formulaire des garagistes" et "Agriculteurs", soit de 56% à 88% et de 49% à 87% respectivement. Enfin, il y a lieu de mentionner que la variation a été plus modérée pour les catégories "Véhicules utilitaires" et "Motocyclettes" au cours de la période de référence, et ce, malgré les résultats plus élevés de l'année 1985.

Les résultats moyens sur cinq ans (1982-1986), par catégorie, illustrés au tableau 16, montrent une variation moindre entre les catégories que celle constatée par catégorie pour chacune des années prise séparément. Le meilleur rapport moyen des sinistres et frais de règlement aux primes acquises est de 67% et a été affiché par les types de véhicules "Motocyclettes" et "Agriculteurs". Exception faite des "Taxis et limousines" qui présentent un rapport moyen de 86% pour la période de cinq ans, le ratio le plus élevé aurait été celui qu'a connu la catégorie "Formulaire des garagistes", soit 76%.

Comme il a été mentionné précédemment, le rapport sinistres et frais de règlement aux primes acquises pour une année donnée fournit une bonne indication quant à la rentabilité de chaque catégorie de

l'assurance automobile. Selon ce seul critère et les données du tableau 16, les catégories les plus rentables et celle qui a été la moins avantageuse pour les assureurs au cours de la période de 1982 à 1986 sont indiquées au paragraphe précédent.

Il serait intéressant de jumeler à ce constat des résultats à l'égard des frais d'exploitation par catégorie d'assurance automobile. Cela n'est cependant pas possible car, tel que mentionné à la première section de ce chapitre, les assureurs ne détaillent pas aussi précisément la déclaration de leurs frais d'exploitation en vertu du Plan statistique du Québec. Tout ce qu'il est possible d'obtenir actuellement, c'est la moyenne des frais encourus par les assureurs faisant affaires dans une catégorie donnée plutôt que le niveau lui-même des frais se rattachant à une catégorie.

En appliquant uniformément aux rapports sinistres et frais de règlement aux primes acquises obtenus par catégorie pour la période de 1982 à 1986, le niveau moyen des frais d'exploitation pour toutes les catégories combinées au cours de cette période, une estimation des résultats totaux d'exploitation par catégorie est obtenue. Malgré qu'il puisse y avoir des différences dans le niveau des frais par catégorie, cela ne devrait pas affecter de façon significative les conclusions qui peuvent être amenées en ce qui a trait à la rentabilité des diverses catégories, exclusion faite de celle des "Taxis et limousines" qui peut comporter des frais moins élevés.

Le niveau moyen des frais d'exploitation en assurance automobile encourus par les assureurs au cours de la période de 1982 à 1986 se situe à près de 26% des primes souscrites pour ces cinq années. Ce pourcentage moyen a été obtenu en pondérant par les primes souscrites, telles qu'elles figurent dans le Rapport statistique du G.A.A., la

proportion des frais d'exploitation illustrée au tableau 13 pour chacune de ces années.

Ainsi, cela signifie que toutes les catégories affichant des rapports des sinistres et frais de règlement en fonction des primes acquises de moins de 74%, soit 100% moins 26%, ont été rentables pour les assureurs au cours de la période de cinq ans.

Il faut cependant préciser ici, tel qu'il a été fait à la section 4.1, que ce constat ne tient pas compte des revenus d'intérêt que les assureurs réalisent sur les entrées de primes, pas plus que de l'aspect réassurance cédée et d'autres considérations qui pourraient améliorer ou affecter la situation.

En conséquence, il est fort possible, par exemple, que la catégorie "Formulaire des garagistes" qui affiche un rapport de 76% pour la période de 1982 à 1986 ait été, elle aussi, rentable pour les assureurs pendant cette période. De plus, le niveau de rentabilité atteint par toutes les catégories a probablement été supérieur à ce qui en est indiqué par les rapports des sinistres et frais de règlement aux primes acquises illustrés au tableau 16, si ceux-ci sont combinés aux frais d'exploitation.

Il y a lieu de préciser, en terminant, que les résultats par type de véhicules qui ont été présentés ont trait à l'ensemble des assureurs faisant affaires dans chaque catégorie. La rentabilité des opérations de chaque assureur par catégorie aura varié, bien sûr, en fonction des particularités de sa propre expérience et de son niveau de frais d'exploitation.

Le chapitre 5, qui suit, porte sur l'évaluation du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de l'année 1987. Pour ce faire, le niveau moyen des primes sera comparé à l'estimation des coûts pour les polices qui seront émises ou renouvelées en vertu de cette tarification. Cette évaluation, prospective, permettra d'expliquer en partie les résultats d'opération en 1987, mais également de dégager les perspectives pour 1988.

CHAPITRE 5

LE FONDEMENT DE LA TARIFICATION PRATIQUEE A LA FIN DE 1987

L'étude du fondement de la tarification en assurance automobile consiste à vérifier les bases mêmes de cette tarification et plus précisément à estimer l'évolution du niveau des primes en relation avec celle des coûts de l'assurance.

Pour ce faire, le niveau moyen des primes exigées par les assureurs selon leur tarification pratiquée à la fin de 1987 sera d'abord évalué comparativement à celui des primes exigées à la fin de 1986. Ceci permettra d'analyser l'évolution des primes moyennes exigées par les assureurs au cours de 1987, mais aussi de faire ressortir les écarts dans les primes entre les assureurs. L'évolution des coûts de l'assurance automobile au Québec sera ensuite estimée.

Ce chapitre se terminera par l'analyse du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1987. Le niveau moyen des primes exigées sera alors comparé à l'estimation des coûts des sinistres et des frais d'exploitation des polices qui seront émises en vertu de cette tarification.

Il convient de noter que l'analyse effectuée dans ce chapitre ne porte que sur la catégorie des voitures de tourisme puisque, comme il a été noté à la page 8 du chapitre 1, les affaires relatives à ce type de véhicules représentent plus de 80% des primes perçues en assurance automobile au Québec.

5.1 L'évolution du niveau des primes

L'analyse de l'évolution du niveau des primes exigées par les assureurs est faite à partir de l'étude du dernier manuel de tarifs que chacun d'entre eux a déposé auprès de l'Inspecteur général des institutions financières et dont l'entrée en vigueur est antérieure à ou le 1er novembre 1987. L'hypothèse est que ces tarifs demeureront en vigueur pour une période d'un an.

L'évaluation des primes moyennes est effectuée pour chaque assureur en tenant compte des caractéristiques propres à l'ensemble de ses assurés. Ce dernier élément est évalué à partir de ses plus récentes statistiques d'expérience et d'indications additionnelles qu'il a fournies quant à leur évolution en 1987. Les primes moyennes exigées pour l'ensemble de l'industrie sont obtenues par une pondération de celles de chacun des assureurs en fonction de leur part de marché.

Les changements apportés par les assureurs à leur tarification au niveau de chacun des 20 territoires seront d'abord analysés par garantie ainsi que pour une couverture complète d'assurance des voitures de tourisme.

Tarification par garantie et territoire

La comparaison des primes moyennes exigées par territoire selon les tarifs en vigueur au 1er novembre de chaque année est effectuée au tableau 17. Ce tableau présente les primes moyennes pour une couverture de responsabilité civile, protection obligatoire en vertu de la Loi sur l'assurance automobile, et pour une couverture complète comprenant également les couvertures de collision et d'accident sans collision ni versement.

TABLEAU 17

PRIMES MOYENNES EXIGEES AU QUEBEC PAR TERRITOIRE

Territoires		Responsabilité civile			Couverture complète		
		1986	1987	Variation	1986	1987	Variation
		$	$	%	$	$	%
REGION DE MONTREAL	804	204	209	+2	568	598	+5
	821	180	180	0	507	518	+2
	822	185	187	+1	523	535	+2
	823	174	177	+2	494	509	+3
	824	152	158	+4	436	455	+4
	825	171	173	+1	487	499	+2
REGION DE QUEBEC	806	140	137	-2	388	382	-2
	826	135	132	-2	378	370	-2
HULL	802	167	170	+2	470	476	+1
SUD DU QUEBEC	807	117	124	+7	357	370	+4
	827	120	124	+3	357	367	+3
	815	131	130	-1	382	383	0
N. DE MONTREAL/OUTAOUAIS	808	139	142	+2	418	425	+2
MAURICIE	828	125	131	+5	375	392	+5
GASPESIE, BAS-DU-FLEUVE,	842	131	137	+5	437	443	+1
BEAUCE	843	120	123	+3	383	392	+2
NORD DU QUEBEC	829	149	159	+7	496	496	0
CHICOUTIMI / LAC ST-JEAN	860	150	156	+4	476	481	+1
ABITIBI / TEMISCAMINGUE	861	132	139	+5	491	489	0
ILES DE-LA-MADELEINE	850	160	167	+4	538	531	-1
TOTAL		157	160	+2	456	468	+3

Les résultats du tableau 17 démontrent que la prime moyenne exigée au Québec à la fin de 1987 pour une couverture complète (toutes limites, toutes franchises) d'assurance de voitures de tourisme est de 468 $, alors que celle de la garantie de responsabilité civile est de 160 $. Les primes des garanties de collision et d'accident sans collision ni versement, présentées au tableau 19, sont de 208 $ et 100 $ respectivement.

Ce niveau de prime moyenne pour une couverture complète est en hausse d'environ 3% par rapport au niveau de prime, 456 $, exigé en 1986. Il est bon de souligner que cette augmentation fait suite à une hausse en 1986 d'environ 11% par rapport à 1985 et à une stabilité en 1985 par rapport à 1984.

La prime moyenne exigée par l'ensemble des assureurs à la fin de 1987 a donc légèrement augmenté par rapport à 1986. Cette hausse n'est pas due à l'augmentation des tarifs de base car, comme il a été décrit au chapitre 1, celle-ci est contrebalancée par un impact plus grand des rabais offerts aux assurés. Elle est plutôt la conséquence, comme on l'expliquera plus loin, d'une évolution de l'assuré moyen.

Les résultats du tableau 17 permettent aussi de constater que les primes moyennes exigées ont fluctué différemment d'un territoire à l'autre depuis 1986. Ces réajustements résultent de l'une et/ou l'autre des deux causes suivantes: d'une plus grande concurrence, ou encore de réajustements pour tenir compte des différences entre le niveau des primes et les coûts de chacun de ces territoires.

Les primes exigées dans l'ensemble du Québec pour une couverture complète ont augmenté de près de 3%. Les primes de trois des 20

territoires ont connu une baisse, celles de trois autres sont demeurées au même niveau que l'an dernier, alors que 14 territoires ont connu des augmentations de primes. Ces augmentations ou diminutions sont cependant d'un ordre de grandeur relativement faible. C'est ainsi qu'on retrouve les plus fortes augmentations pour la couverture complète, soit de 5%, dans les territoires 804 et 828, alors que les plus fortes diminutions, dans les territoires 806 et 826, sont de 2%.

Les variations observées au tableau 17 pour la garantie de responsabilité civile sont, dans la majorité des cas, légèrement différentes de celles observées pour la couverture complète. C'est ainsi que la prime du territoire 807 augmente de 7% alors que celle pour une couverture complète a subi une augmentation de 4%. La prime du territoire 829 a, elle aussi, augmenté de 7% en responsabilité civile, alors que celle de la couverture complète est demeurée au même niveau que l'an dernier.

Une telle situation reflète, du moins en partie, le fait qu'à l'intérieur d'un même territoire, les coûts des sinistres de chacune des garanties ne connaissent pas nécessairement la même évolution. Les événements de nature catastrophique survenus dans la région de Montréal en 1986 et 1987 reflètent cette évolution différente, à l'intérieur d'un même territoire, des coûts de la garantie d'accident sans collision ni versement par rapport aux deux autres. La concurrence, plus ou moins forte selon le territoire, que se livrent les assureurs a aussi un impact sur l'évolution du niveau des primes.

On a comparé, au chapitre 2, les primes et les coûts d'expérience des 20 territoires. Il fut constaté que certains territoires étaient tarifés de façon plus conservatrice que d'autres par les assureurs. La majorité d'entre eux, soit les territoires 826, 828, 842, 843, 829, 860, 861 et 850, ont subi des hausses de primes pour la couverture complète

moins importantes que celles de l'ensemble du Québec. Il faut voir en cela une tentative de réajustement des primes en fonction des coûts. Par contre, le territoire 828, se retrouvant parmi ceux où les assurés payaient de façon relative des primes plus élevées que les coûts, a subi une importante hausse de primes en 1987.

Primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs

Le tableau 17 indique que le niveau moyen des primes exigées par les assureurs a légèrement augmenté en 1987. Cependant, cette hausse observée dans les primes depuis 1986 est loin d'être uniforme; elle a varié tel que vu précédemment selon le territoire et les garanties souscrites, de même que selon l'assureur et le type d'assuré.

Par ailleurs, tel que constaté au chapitre 1, les hausses dans les primes moyennes ne sont que peu le résultat de modifications apportées aux primes apparaissant dans les manuels de tarifs des assureurs.

La hausse d'environ 3% du niveau des primes exigées pour une couverture complète dans l'ensemble du Québec est plutôt due à une hausse du groupe moyen des véhicules assurés. On a en effet retenu l'hypothèse que les très fortes ventes de véhicules neufs enregistrées encore en 1987 auront amené, par le biais de la mise au rancart de véhicules plus âgés, pour une deuxième année consécutive un rajeunissement sensible du parc automobile assuré. Les données de 1986 fournies par la R.A.A.Q. soutiennent ce raisonnement. Comme il a été décrit au chapitre 2, plus un véhicule est récent, plus le groupe de tarification qui lui est attribué est élevé. La conséquence d'un rajeunissement du parc automobile assuré est donc une hausse du niveau des primes.

Ce que l'on doit retenir de cette analyse de l'évolution des primes est que les hausses importantes de tarifs effectuées par les assureurs à partir du deuxième semestre de 1985 et poursuivies en 1986 ont été suivies d'une relative stabilité en 1987. Ces hausses étaient nécessaires à l'amélioration de la rentabilité. Tel que vu au chapitre précédent cependant, certains éléments, dont une diminution de la fréquence des sinistres survenus en 1987, ont fait que les assureurs auraient subi des pertes d'exploitation sensiblement moins importantes si les événements de nature catastrophique dont il fut question n'étaient pas survenus. C'est ce qui, en plus de la forte concurrence qui prévaut, a fait en sorte que les assureurs ont peu augmenté le niveau de leurs tarifs en 1987.

Différences entre les assureurs

Le calcul des primes moyennes exigées par chaque assureur a permis d'apprécier l'évolution du niveau de ces primes par garantie et territoire. Il permet également d'analyser les différences entre les assureurs.

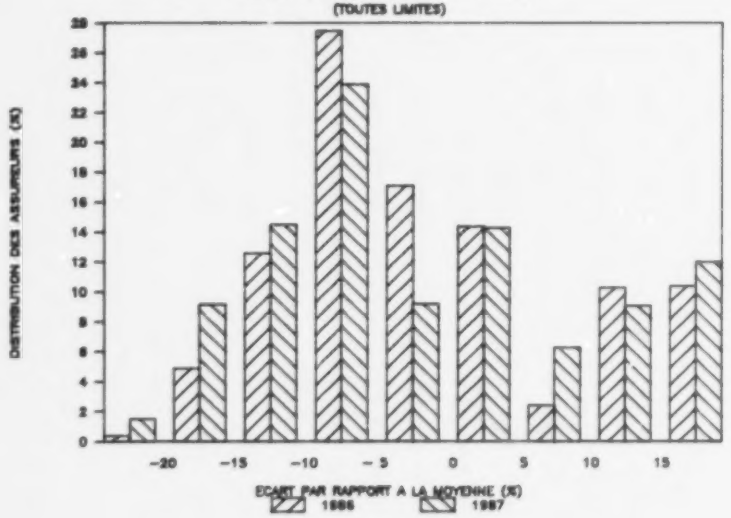
Le tableau 18 montre la distribution des assureurs selon leur part de marché, en fonction du niveau de leurs primes par rapport aux primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs. Ces résultats sont illustrés pour les trois principales garanties, soit la responsabilité civile, la collision et l'accident sans collision ni versement, ainsi que pour la couverture complète d'assurance des voitures de tourisme. L'annexe 3 illustre de façon précise les parts de marché ayant été utilisées à cette présentation graphique.

TABLEAU 18

DISTRIBUTION DES ASSUREURS, EN FONCTION DE LEUR PART DE MARCHE, SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES PAR RAPPORT AUX PRIMES MOYENNES EXIGEES PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS.

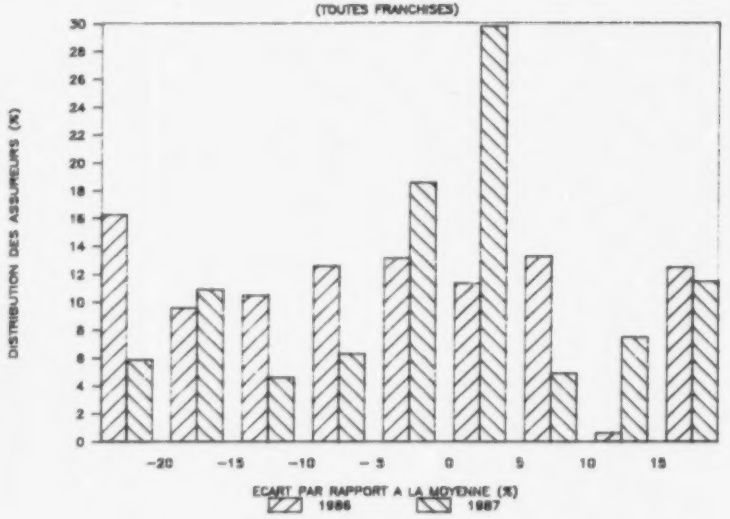
RESPONSABILITE CIVILE

(TOUTES LIMITES)



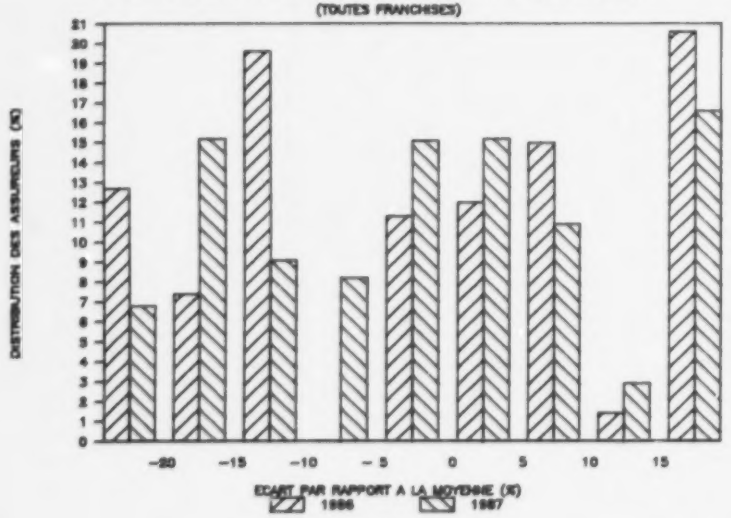
COLLISION

(TOUTES FRANCHISES)

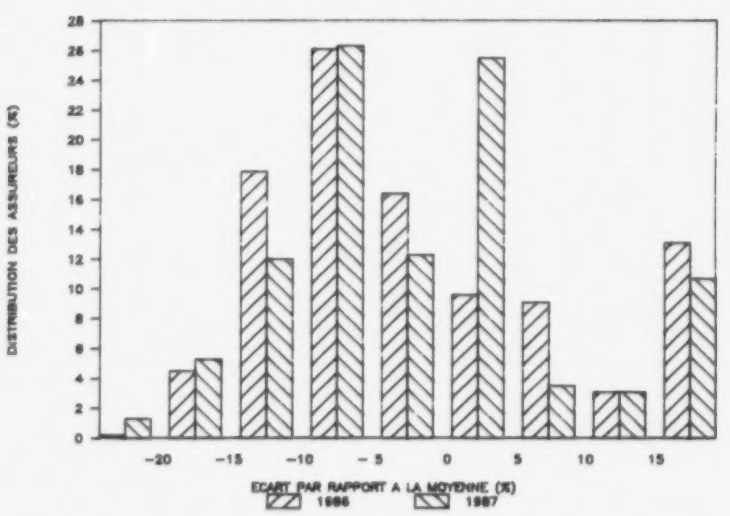


ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT

(TOUTES FRANCHISES)



COUVERTURE COMPLETE



L'analyse faite de ces résultats nous permet d'observer, pour la couverture complète, un resserrement de la concentration des primes des assureurs autour de la prime moyenne du Québec. En effet, suivant les calculs faits, on note que la proportion des assureurs dont les primes moyennes exigées se situent à l'intérieur d'un intervalle de $\pm$ 5% de la prime moyenne de l'industrie est passée de 26% en 1986 à 38% en 1987. Par ailleurs, la proportion des assureurs dont la prime de couverture complète est à $\pm$ 15% de la moyenne de l'industrie est demeurée sensiblement la même que l'an dernier.

L'analyse des changements apportés par les assureurs à leur tarification au cours de l'année avait permis d'anticiper ces résultats. Ces changements ont en effet été principalement le fruit de réajustements spécifiques faits par les assureurs à leur tarification, certains haussant le niveau de leurs primes, d'autres le diminuant. L'effet global sur le niveau des primes a cependant été plutôt faible.

De tels réajustements sont généralement faits en grande partie afin de mieux suivre la concurrence, ce qui a eu comme conséquence, en 1987, d'amener une plus grande concentration des primes exigées par les différents assureurs autour de la prime moyenne.

Cette augmentation de la concentration des primes des assureurs autour de la prime moyenne de la couverture complète est principalement causée par celle de la garantie de collision. Selon les calculs faits, la part de marché des assureurs dont la prime de collision se situe dans un intervalle de $\pm$5% de la prime moyenne, de 25% qu'elle était en 1986, a crû significativement en 1987 pour atteindre environ 48%. Ce sont les assureurs dont la prime était inférieure à la prime moyenne de la garantie de collision qui ont le plus contribué à cet important accroissement de la concentration des primes autour de la moyenne. Leur part de marché globale est en effet passée de 62% en 1986 à 46% en 1987.

La concentration des primes autour de la moyenne des deux autres garanties n'a pas évolué de façon marquée en 1987, celle de responsabilité civile demeurant plutôt élevée, et celle d'accident sans collision ni versement étant relativement faible cette année encore.

Le point à retenir de cette étude des différences de primes entre les assureurs est le fort accroissement dans la concentration des primes de la garantie de collision et son effet sur celle des primes de la couverture complète.

Ce resserrement des primes est le reflet, dans un contexte de relative stabilité du niveau moyen des primes, de la forte concurrence que se livrent les assureurs oeuvrant dans un marché où l'offre est plus qu'abondante.

5.2 L'estimation des coûts des sinistres et des frais d'exploitation

L'évaluation du fondement de la tarification en assurance automobile représente l'analyse de la suffisance des primes exigées par rapport aux coûts qui surviendront en regard des polices émises relativement à cette tarification. La section précédente a traité du niveau des primes. Les coûts de l'assurance seront maintenant analysés.

La tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1987 est entrée en vigueur en moyenne vers le milieu de l'année. On considère que cette tarification sera en vigueur pendant un an. C'est donc dire, en prenant comme hypothèse une distribution uniforme dans l'année des souscriptions et des sinistres, que ces derniers surviendront en moyenne un an après la date d'entrée en vigueur de la tarification. Juin 1988 devient ainsi la date de référence pour les projections qui seront effectuées.

L'estimation de ces coûts est basée sur les données statistiques d'expérience des assureurs recueillies dans le cadre du Plan statistique du Québec, décrites et analysées au chapitre précédent. L'analyse de ces données mène à l'établissement d'hypothèses quant aux coûts des sinistres et aux frais d'exploitation engendrés par les polices émises en vertu des tarifs en vigueur au 1er novembre.

Ces hypothèses devront considérer l'influence de facteurs d'ordre économique, social, climatique et autres sur l'évolution des coûts. Malgré qu'il soit difficile de déterminer exactement leurs effets, on peut tout au moins, dans la majorité des cas, les estimer de façon raisonnable.

Le tableau 12, de la page 50, illustre l'évolution des plus récentes statistiques relatives aux sinistres des trois principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme.

Les projections seront d'abord faites à partir de ces données pour les garanties de responsabilité civile et de collision, en considérant séparément la fréquence et le coût moyen des sinistres. Ensuite, ces composantes de la garantie d'accident sans collision ni versement seront projetées.

Fréquence des sinistres de responsabilité civile et de collision

La fréquence des sinistres des garanties de responsabilité civile et de collision a fluctué quelque peu au cours des cinq dernières années. Après avoir connu une baisse en 1983, elle a connu deux années de hausses successives, en 1984 et 1985, pour diminuer de façon significative en 1986. Le tableau 12 démontre d'ailleurs l'évolution de ces deux dernières années par semestre. Plusieurs facteurs ont pu influencer la baisse survenue en 1986 dont, notamment, le nouveau Code de la sécurité routière dont l'application a débuté en décembre 1985.

L'année 1987 s'est déroulée dans de bonnes conditions économiques grâce à un taux d'inflation plutôt stable et équivalent à celui des dernières années, ainsi qu'à un taux de chômage à la baisse en raison d'un regain de l'économie québécoise. De plus, les conditions climatiques ont été relativement bonnes, exception faite de deux événements entraînant des dommages de nature catastrophique, traités au chapitre précédent.

Une telle situation est propice à une forte hausse du nombre d'accidents et c'est effectivement ce qui est survenu. En tenant compte d'un accroissement du nombre de véhicules dans le parc automobile à un taux annuel de 3%, les données du tableau 12 démontrent des hausses d'environ 4% des fréquences de sinistres des garanties de responsabilité civile et de collision pour le premier semestre de 1987 par rapport au semestre correspondant de 1986.

Les données du G.A.A. ne sont pas encore disponibles pour le deuxième semestre de 1987 mais, tel que noté à la page 51 du chapitre 4, on s'attend à une baisse dans le nombre d'accidents durant ce semestre ce qui, en considérant l'augmentation prévue du nombre de véhicules sur la route, devrait faire diminuer sensiblement la fréquence d'accidents durant le deuxième semestre.

Globalement, les données de la R.A.A.Q., disponibles jusqu'au mois de novembre 1987, permettent de prévoir une légère augmentation dans le nombre d'accidents pour l'ensemble de l'année ce qui, de concert avec l'augmentation de 3% prévue dans le parc automobile, devrait entraîner une légère baisse de la fréquence des sinistres pour l'ensemble de 1987. Cette baisse a été évaluée à 2%.

L'estimation du niveau de la fréquence pour 1988 est basée sur des éléments plus incertains. Les principaux indicateurs laissent entrevoir un certain ralentissement de l'activité économique. Un tel ralentissement, s'il est quelque peu prononcé, entraînera une diminution du kilométrage parcouru par les conducteurs, ce qui réduira l'exposition au risque. De plus, un ralentissement du remplacement de véhicules usagés par des véhicules, entraînant un vieillissement des véhicules assurés et donc une baisse de leur valeur, amènera peut-être les assurés à moins réclamer de leur assureur. Il est probable que la fréquence des sinistres en assurance automobile évolue en ce sens.

Dans cette optique et sur la base des statistiques et considérations précédentes, l'hypothèse que la fréquence d'accidents va continuer à diminuer légèrement en 1988 a été retenue. Plus précisément, il est prévu qu'elle diminuera d'environ 2%, soit le même pourcentage qu'en 1987.

Coût moyen par sinistre de responsabilité civile et de collision

L'évolution du coût moyen par sinistre est influencée, tout comme celle de la fréquence, par des facteurs d'ordre économique. D'autres éléments, tels le type de fabrication des véhicules, le coût des pièces de remplacement exercent également un impact sur son évolution.

Les données du tableau 12 montrent l'évolution du coût moyen par sinistre au cours des derniers semestres. On y voit que le coût moyen a stagné en 1986 après les très fortes hausses enregistrées en 1985. Dans les faits, le coût moyen par sinistre de la garantie de responsabilité civile n'a augmenté que d'environ 1,5%, alors que celui de collision a baissé d'un pourcentage équivalent.

Le coût moyen par sinistre de ces deux garanties est à la hausse au premier semestre de 1987 par rapport au semestre correspondant de 1986. En fait le coût moyen, qui est composé principalement des coûts de pièces d'automobiles et des salaires des employés de garage, devrait suivre, sur une longue période, une courbe ascendante qui devrait se rapprocher de celle de l'inflation.

L'analyse des données statistiques récentes ainsi que les considérations qui précèdent sous-tendent l'hypothèse que le coût moyen par

sinistre des garanties de responsabilité civile et de collision devrait croître d'un pourcentage légèrement supérieur au taux de l'inflation en 1987. Les données du premier semestre démontrent d'ailleurs une telle tendance. Le coût moyen de la garantie de responsabilité civile devrait toutefois augmenter légèrement plus que celui de collision, faisant suite aux résultats de 1986 et de ceux du premier semestre de 1987.

Donc, le coût moyen par sinistre des garanties de responsabilité civile et de collision devrait augmenter, en 1987, de 6% et de 5% respectivement.

En supposant pour 1988 un scénario équivalent à celui prévalant en 1987, on estime que le coût moyen par sinistre de ces deux garanties devraient encore augmenter de 6% et de 5% respectivement.

Accident sans collision ni versement

L'évolution du coût des sinistres par véhicule assuré de cette garantie répond à des facteurs différents de celle des deux garanties considérées précédemment. Les sinistres survenus selon cette garantie sont en effet causés par le vol, le vandalisme et autres, plutôt que par des accidents de la route.

Une hypothèse de croissance des coûts de cette garantie équivalente ou même identique à celle de la couverture de responsabilité civile a néanmoins été retenue dans le passé. L'expérience démontrait alors que les coûts de ces deux couvertures avaient des évolutions équivalentes.

La survenance de sinistres de nature catastrophique a eu comme effet, comme il est décrit au chapitre précédent, de bouleverser de fond en comble l'évolution du coût des sinistres de la garantie d'accident sans collision ni versement pour le premier semestre de 1986 et celui de 1987. De plus, les pluies diluviennes survenues dans la région de Montréal en juillet 1987 viendront affecter de façon non négligeable les résultats du deuxième semestre de l'année.

La survenance de tels événements, quoiqu'ils affectent sérieusement la rentabilité des assureurs, ne peut être considérée directement lors de la formulation d'hypothèses concernant l'évolution du coût des sinistres par véhicule assuré. C'est pourquoi les hypothèses retenues pour les années 1987 et 1988 sont plutôt basées sur le fait que la fréquence et le coût moyen de la garantie d'accident sans collision ni versement reviendront à des niveaux plus comparables à ce qu'ils étaient dans le passé.

Dans les faits, les niveaux qu'atteindront la fréquence et le coût moyen par sinistre ont d'abord été évalués pour l'année 1987. L'impact des événements de nature catastrophique décrits précédemment a ensuite été ajouté. Ces événements, d'importance moindre que la tempête de grêle survenue au 1er semestre de 1986, devraient avoir un impact significatif à la baisse sur le niveau de la fréquence atteint en 1986. Les résultats du 1er semestre de 1987 au tableau 12 sont indicatifs d'un tel impact en démontrant une diminution de 21,5% de la fréquence du 1er semestre de 1987 par rapport au 1er semestre de 1986. C'est ainsi que la fréquence de la garantie d'accident sans collision ni versement devrait, pour l'ensemble de l'année 1987, diminuer d'environ 14% par rapport à 1986. L'évolution du coût moyen par sinistre, par ailleurs, ne devrait pas être influencée de la même façon que la fréquence pour baisse du montant total des pertes de nature catastrophique, chacune de ces pertes pouvant représenter un montant équivalent à celles de 1986. C'est

pourquoi l'hypothèse retenue est que le coût moyen par sinistre demeurera, en 1987, environ au même niveau qu'en 1986.

En résumant les constatations précédentes, on constate que la baisse estimée dans la fréquence de 1987 aurait été encore plus considérable n'eut été de la survenance des événements déjà mentionnés et que le coût moyen par sinistre aurait diminué plutôt que de demeurer stable.

Pour 1988, en considérant que d'autres événements de nature catastrophique ne suivront pas ceux de 1986 et de 1987, l'hypothèse retenue est que la fréquence diminuera encore, de 8% cette fois, représentant ainsi l'élimination de l'impact des pertes de nature catastrophique survenues en 1986 et 1987 sur le niveau de la fréquence. La fréquence des sinistres de la garantie d'accident sans collision ni versement sera ainsi ramenée à un niveau légèrement inférieur à ce qu'elle était en 1985. Le coût moyen par sinistre, dont l'évolution a été malmenée par la survenance des événements connus en 1986 et 1987 devrait, en considérant une croissance d'un ordre de grandeur équivalent au taux d'inflation depuis 1985, augmenter de 1% en 1988 par rapport à 1987.

Il y a lieu de mentionner que ces hypothèses reviennent à supposer que le coût des sinistres de la garantie d'accident sans collision ni versement devrait suivre, si l'on exclut l'effet des pertes de nature catastrophique, une évolution équivalente à celles des deux autres garanties, soit une légère diminution de la fréquence, combinée à une hausse du coût moyen par sinistre se rapprochant de l'inflation.

Frais d'exploitation

On a décrit, au chapitre précédent, l'évolution des principales composantes des frais d'exploitation, qui sont le complément du coût des sinistres dans les coûts de l'assurance. L'hypothèse qui a été retenue quant à leur niveau est que le total de ces frais représentera, en 1987, 24,9% des primes souscrites. Les frais d'exploitation devraient donc augmenter légèrement par rapport au taux de 24,5% encouru en 1986. On estime, pour 1988, qu'ils représenteront une proportion égale des primes souscrites à celle de 1987.

Il ne faut donc pas anticiper, au cours de ces deux années, des variations significatives dans les différentes composantes des frais d'exploitation. Tout au plus peut-on s'attendre à une légère augmentation des commissions, principalement des bonis ou commissions contingentes aux courtiers, en raison d'une amélioration de la rentabilité des affaires. On peut également anticiper une très légère hausse dans le pourcentage des frais d'administration.

On estime en effet que, en 1987 et 1988, les commissions, les taxes et permis, ainsi que les frais d'administration représenteront respectivement 12,4%, 3,4% et 9,1% des primes souscrites. Ces pourcentages peuvent être comparés à ceux encourus au cours des dernières années, et décrits au tableau 13 de la page 53.

En résumé, les hypothèses décrites dans cette section représentent l'évolution prévue du coût des sinistres par véhicule assuré jusqu'à juin 1988, soit la date où l'on doit projeter ces coûts pour évaluer le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1987.

Dans les faits, on prévoit que la fréquence des sinistres des garanties de responsabilité civile et de collision devrait diminuer de 2% pour chacune des deux années 1987 et 1988. Quant au coût moyen par sinistre, il devrait augmenter du même pourcentage en 1987 et 1988, soit de 6% pour la garantie de responsabilité civile et de 5% pour la garantie de collision.

Les résultats de la garantie d'accident sans collision ni versement devraient refléter en 1987 des pertes de nature catastrophique moins importantes qu'en 1986 et, en 1988, un retour des coûts à un niveau plus comparable à ce qu'ils étaient dans le passé. L'hypothèse que la fréquence devrait baisser de 14% en 1987 et de 8% en 1988 a donc été émise. Le coût moyen par sinistre devrait pour sa part demeurer stable en 1987, pour ensuite augmenter de 1% en 1988.

Quant aux frais d'exploitation, ils devraient représenter 24,9% des primes souscrites en 1987 et en 1988.

Des informations plus détaillées sur la méthodologie utilisée ainsi qu'un résumé des principales hypothèses de projection des coûts sont présentés à l'annexe 4.

Les coûts qui surviendront en regard des polices émises ou renouvelées en vertu de la tarification en vigueur au 1er novembre 1987 ont ainsi été estimés pour l'ensemble des assureurs. L'étape finale de l'évaluation du fondement statistique des tarifs, la comparaison des primes exigées aux coûts estimés correspondants, est l'objet de la section suivante.

5.3 Le fondement de la tarification

L'évaluation du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs a pour but de projeter les résultats d'opération qui s'en dégageront. Cette analyse est faite en comparant le niveau moyen des primes à l'estimation des coûts des polices qui seront émises en vertu de cette tarification. Les deux premières sections de ce chapitre ont traité de l'évaluation de ces éléments.

Il est important de rappeler ici que la tarification ainsi analysée est celle constatée dans les manuels en vigueur au 1er novembre 1987. Elle ne tient donc pas compte des modifications apportées aux tarifs après cette date.

Il faut encore souligner que cette évaluation du fondement de la tarification au 1er novembre 1987 prend pour acquis qu'elle demeurera telle quelle pour une période d'un an. Cette tarification est, si l'on considère l'ensemble des assureurs, entrée en vigueur en juin 1987 en moyenne. L'hypothèse veut qu'elle le restera jusqu'en juin 1988. Cette hypothèse ne se révélera pas tout à fait exacte, car certains assureurs, dont quelques-uns parmi les plus importants, ont déjà apporté des modifications à leurs tarifs depuis le 1er novembre et d'autres le feront probablement en 1988. Elle a néanmoins été retenue pour les fins de ce rapport.

La tarification analysée pour l'ensemble des assureurs s'appliquera donc surtout à des polices qui auront été émises dans la seconde moitié de 1987 et au premier semestre de 1988; les coûts de ces polices se répercuteront principalement sur les résultats de l'année 1988.

C'est dans cette optique que le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs au 1er novembre 1987 a été évalué. Le tableau 19 de la page 93 présente les résultats de cette évaluation en comparant les primes moyennes exigées aux coûts estimés pour l'ensemble des assureurs. La comparaison entre les primes et les coûts est faite par garantie pour chacun des territoires de tarification et pour l'ensemble du Québec.

Par garantie

Les données du tableau 19 révèlent que la prime moyenne exigée au Québec, à la fin de 1987, était de 9% inférieure aux coûts estimés pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme. La même comparaison effectuée l'an dernier montrait que la prime moyenne était de 14% inférieure au coût estimé.

Cette diminution de l'insuffisance s'explique par l'évolution dans les primes et dans les coûts décrite et analysée dans les deux premières sections de ce chapitre, démontrant depuis 1986 une hausse modérée dans le niveau des primes exigées par les assureurs, alors que les coûts ont légèrement diminué.

L'insuffisance observée de la prime sur les coûts dans l'ensemble du Québec se retrouve également dans chacune des garanties. Les primes sont ainsi inférieures aux coûts de 14% en responsabilité civile, de 5% en collision, et de 8% en accident sans collision ni versement. Ces résultats par couverture doivent toutefois être interprétés avec précaution, car ils supposent une allocation proportionnelle des frais d'exploitation, ce qui n'est pas nécessairement la pratique des assureurs. Ils démontrent cependant que chacune des couvertures contribue à la déficience du niveau moyen des primes sur les coûts.

La comparaison effectuée au Rapport de l'an dernier entre les primes et les coûts pour l'ensemble du Québec révélait un déficit de 14% pour la couverture complète, composé d'insuffisances de 14%, 12% et 20% pour chacune des trois garanties étudiées. On y dénotait alors des primes et des coûts de 158 $ et 184 $ pour la responsabilité civile, de 207 $ et 236 $ pour la collision et de 90 $ et 112 $ pour l'accident sans collision ni versement.

Ces résultats, comparés à ceux du tableau 19, montrent d'importantes améliorations dans les relations entre les primes et les coûts des garanties de collision et d'accident sans collision ni versement. En collision, où l'insuffisance de primes est passée de 12% à 5%, le niveau des primes est demeuré à peu près le même que celui de l'an dernier, alors que les coûts ont diminué de 236 $ à 219 $, reflétant des baisses, déjà notées, dans la fréquence et le coût moyen par sinistre.

Pour ce qui est de la garantie d'accident sans collision ni versement, une hausse sensible du niveau des primes, de 90 $ à 100 $, combinée à une légère diminution des coûts a permis à cette garantie d'afficher un rétablissement, de 20% à 8% de déficit, de la relation primes versus coûts.

L'insuffisance des primes de la garantie de responsabilité civile est demeurée au même niveau que l'an dernier, soit 14%, en raison d'une stagnation tant du niveau des primes que de celui des coûts.

TABLEAU 19

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES MOYENNES ET LES COUTS ESTIMES POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS VOITURES DE TOURISME

Territoires	R.C.* (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		A.S.C.N.V.** (toutes franchises)		Couverture complète		
	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Ecart*** (%)
804	209 $	251 $	251 $	257 $	138 $	163 $	598 $	671 $	-11
821	180	205	219	227	119	127	518	559	- 7
822	187	228	227	241	121	135	535	604	-11
823	177	200	216	226	116	123	509	549	- 7
824	158	175	199	221	98	93	455	489	- 7
825	173	206	212	225	114	125	499	556	-10
806	137	162	169	180	76	83	382	425	-10
826	132	138	164	170	73	66	369	374	- 1
802	170	198	206	221	100	103	476	522	- 9
807	124	142	177	183	69	74	370	399	- 7
827	124	145	176	196	68	74	368	415	-11
815	130	155	183	200	70	76	383	431	-11
808	142	154	200	222	84	87	426	463	- 8
828	131	136	184	172	76	70	391	378	+ 3
842	137	144	226	233	79	78	442	455	- 3
843	123	130	196	196	73	68	392	394	- 1
829	159	160	222	229	115	125	496	514	- 4
860	156	168	215	226	110	107	481	501	- 4
861	139	143	227	225	122	133	488	501	- 3
850	167	217	256	272	107	94	530	583	- 9
Ensemble du Québec	160	185	208	219	100	109	468	513	
Ecart (%) ***	-14%		- 5%		- 8%		- 9%		

* Responsabilité civile

** Accident sans collision ni versement

*** Ecart en pourcentage entre la prime moyenne et le coût estimé.

Par territoire

Toujours en se référant au tableau 19, il est manifeste que la situation d'insuffisance dans les primes par rapport aux coûts de l'ensemble du Québec s'applique de façon très différente par territoire. La présentation faite au chapitre 2 des territoires de tarification du Québec peut être utilisée afin de bien visualiser les descriptions et analyses qui suivent.

C'est ainsi que l'insuffisance des tarifs de sept des vingt territoires est significativement moins importante que dans l'ensemble du Québec; un d'entre eux, le territoire 828, soit la région de la Mauricie, démontre même un écart positif entre les primes et les coûts. Ces sept territoires, les territoires 826, 828, 842, 843, 829, 860 et 861, parmi les moins populeux, ont été décrits au chapitre 2 comme faisant partie de ceux où, nonobstant la suffisance des tarifs de l'ensemble du Québec, les assureurs exigeaient dans le passé des primes plus élevées que les coûts.

Cette situation n'est donc pas nouvelle et a d'ailleurs été notée l'an dernier, quoique d'une façon différente, puisque l'on ne considérait alors que 11 territoires pour l'ensemble du Québec.

Il faut cependant noter que les raisons qui sous-tendent les moins grandes insuffisances, ou la suffisance dans le cas du territoire 828, les tarifs de ces territoires ne sont pas les mêmes pour chacun d'entre eux. Quatre d'entre eux, les territoires 826, 828, 842 et 843, amènent des coûts sensiblement moins élevés que ceux de l'ensemble, tandis que leurs primes, plus basses que la moyenne, en sont moins éloignées. Les territoires 829, 860 et 861, par ailleurs, subissent des coûts d'un

ordre de grandeur équivalent à l'ensemble, alors que leurs primes sont sensiblement plus élevées que la prime moyenne.

Les 13 autres territoires dont les primes et les coûts sont illustrés au tableau 19 montrent des insuffisances allant de 7% à 11% pour une couverture complète qui cadrent bien avec le 9% d'insuffisance noté pour l'ensemble du Québec.

Les écarts dans les suffisances observées des primes de chaque territoire pour la couverture complète sont encore plus prononcés quand on envisage ces territoires selon chacune des garanties. En excluant les résultats du territoire 850 (Iles de la Madeleine) qui regroupe peu d'assurés et dont les résultats n'ont que peu de crédibilité, on constate en effet que, pour la responsabilité civile, les primes du territoire 829 ne sont insuffisantes que de 1% alors que celles du territoire 822 le sont de 18%.

Les écarts dans les suffisances des deux autres garanties sont encore plus importants. En collision, la suffisance des tarifs va de -10% (territoires 824, 827 et 808) à +7% (territoire 828) alors qu'en accident sans collision ni versement, les écarts vont de -15% (territoire 804) à +11% (territoire 826).

Il y a donc des différences importantes dans les pratiques de tarification des assureurs dans chaque territoire qui ne semblent pas être appuyées totalement par les différences de coûts qu'on y retrouve. Cette situation est encore plus remarquable par garantie que pour une couverture complète d'assurance à l'intérieur d'un territoire donné.

Les résultats des territoires 828 et 804, démontrés au tableau 19, sont représentatifs d'une telle situation. Le territoire 828, tel que noté, est le seul à afficher une suffisance de la prime pour une couverture complète par rapport aux coûts; les primes de collision et d'accident sans collision ni versement présentent des suffisances importantes, alors que la prime de responsabilité civile n'est que marginalement insuffisante. Par contre au territoire 804, qui est un des territoires affichant la plus forte insuffisance de primes pour une couverture complète, soit 11%, les primes de responsabilité civile et d'accident sans collision ni versement présentent des insuffisances significativement plus importantes que la moyenne du Québec, alors que les primes de collision sont presque suffisantes.

Il est à noter que les taux de suffisance des primes décrits ci-haut ne sont pas démontrés spécifiquement au tableau 19, mais peuvent être identifiés par un calcul de l'écart en pourcentage entre les primes des territoires et garanties mentionnés et les coûts estimés correspondants.

Les résultats décrits précédemment démontrent que la moyenne des assureurs n'établissent pas nécessairement le niveau des primes de la façon la plus exacte possible par rapport aux coûts, tant par territoire que par garantie à l'intérieur de chaque territoire. La concurrence qui existe entre les assureurs explique en grande partie cette situation.

Il est cependant important de mentionner que ces résultats peuvent être très différents d'un assureur à l'autre. Les insuffisances de tarifs présentées au tableau 19 et décrites ci-haut ne sont pas celles que chacun des assureurs faisant affaires en assurance automobile au Québec obtiendra de sa tarification. Chaque assureur subit en effet des coûts qui lui sont propres et ajuste le niveau des primes qu'il exige de ses

assurés en fonction de ses coûts et de la concurrence qui prévaut dans le marché.

Quoi qu'il en soit, en considérant l'ensemble des assureurs, il faut conclure que les fortes différences notées ci-dessus dans les suffisances des primes par rapport aux coûts de chaque garantie et territoire indiquent que les assureurs n'établissent pas le niveau des primes seulement en fonction des coûts. En effet, tel que mentionné auparavant, les tarifs de certains territoires sont, année après année, établis d'une façon plus conservatrice par les assureurs. C'est d'ailleurs habituellement dans ceux-ci qu'on retrouve les plus grandes différences entre les suffisances des primes de chaque garantie. Le fait que ces territoires soient parmi les moins populeux n'est certainement pas étranger à la situation. On peut aisément concevoir que le peu de volume-primes que les assureurs peuvent en retirer les amène à moins s'y concurrencer.

CONCLUSION

La principale conclusion qui se dégage de l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1987 est que les pertes d'exploitation qu'ils devraient subir seront beaucoup moindres que celles, très importantes, qu'ils ont encourues en 1986. On a en effet évalué que ces pertes pourraient s'élever à 89 M $, comparativement à 141 M $ en 1986. De tels montants correspondent respectivement à des déboursés de 1,07 $ et 1,12 $ par dollar de prime acquise (toutes catégories de véhicules) pour chacune des deux années.

Cette diminution des pertes d'exploitation a été réalisée malgré la survenance en 1987 de deux événements de nature catastrophique qui ont sensiblement influencé les résultats des assureurs. En effet, n'eut été de ces deux événements, les déboursés des assureurs auraient été réduits à 1,04 $ par dollar de prime.

L'amélioration de la rentabilité en 1987 est due à une forte augmentation des primes acquises, soit de l'ordre de 13%, jumelée à une augmentation plus modérée des sinistres. Il faut noter que cette augmentation des primes acquises suit celle des primes souscrites enregistrée en 1986.

D'autre part, les analyses effectuées ont aussi permis de constater que l'offre d'assurance était abondante en 1987 (137 assureurs pratiquant l'assurance automobile), et que la concurrence était omniprésente dans le marché de l'assurance automobile au Québec, particulièrement pour les voitures de tourisme.

De plus, l'année 1987 aura été marquée par une légère hausse dans le nombre d'accidents d'automobiles (hausse de 1% comparativement à une baisse d'environ 2% en 1986) qui, combinée à une augmentation de 3% du parc automobile assuré, entraînera une baisse d'environ 2% dans la fréquence des sinistres des voitures de tourisme pour les garanties de responsabilité civile et collision. Le coût moyen des sinistres de ces mêmes garanties sera à la hausse, de 6% et 5% respectivement. Le coût des sinistres par véhicule assuré de chacune d'entre elles aura donc augmenté de 4% et 3% respectivement. En ce qui concerne la couverture d'accident sans collision ni versement, une tempête de grêle ainsi que des pluies diluviennes sont venues perturber les tendances observées dans le passé. Les coûts de cette garantie devraient reprendre une évolution plus normale en 1988.

Les primes exigées par les assureurs ont augmenté d'environ 3% en 1987 par rapport à 1986, répondant à un important ralentissement de l'augmentation des coûts depuis en 1986.

Les assureurs ont, en 1987, encore accru l'utilisation qu'ils font des règles non traditionnelles de classification des assurés. En effet, une proportion de plus en plus grande d'entre eux offrent les différents types de rabais que l'on retrouve dans le marché depuis quelques années. L'analyse de ces rabais démontre l'importance de plus en plus grande de ceux accordés aux assurés en fonction de leur âge et de leur expérience de réclamations.

Les rabais accordés selon l'âge de l'assuré accroissent encore par rapport aux classes d'assurés traditionnelles l'utilisation, déjà remise en question dans plusieurs juridictions, de ce critère de classification des assurés. Quant aux rabais basés sur l'expérience de réclamations, leur utilisation par les assureurs est équivalente à la reconnaissance

d'un système sans égard à la faute, ce qui ne correspond pas au régime juridique en vigueur au Québec. Les assureurs devraient en être conscients et prendre les mesures appropriées sans quoi l'autorité publique devra intervenir.

L'importance accordée aux rabais dans la tarification n'est toutefois que le reflet de la forte concurrence que se livrent les assureurs oeuvrant dans la catégorie des voitures de tourisme. Cette dernière a contribué à conserver le niveau de prime moyenne exigée en 1987 à un niveau équivalent à celui de 1986. L'analyse du fondement de la tarification en vigueur à la fin de 1987 a cependant montré une baisse de l'écart entre les primes et les coûts par rapport à l'an dernier, entraînée par une diminution des coûts de l'assurance.

Les assureurs auront subi des pertes d'exploitation en 1987, pertes qui seront effacées par les revenus de placement sur les primes. Il semble donc probable, en considérant une très légère hausse des coûts, que l'année 1988 ne sera pas marquée par des fortes hausses de tarifs de la part des assureurs. On peut ainsi prévoir que, si d'autres événements de nature catastrophique ne surviennent pas, les pertes d'exploitation des assureurs devraient diminuer par rapport à 1987.

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES ASSUREURS AUTORISES A PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC.
ANNEXE 2	DESCRIPTION DES REGLES DE CLASSIFICATION.
ANNEXE 3	DISTRIBUTION DES ASSUREURS SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES PAR RAPPORT AUX PRIMES MOYENNES EXIGEES PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS
ANNEXE 4	NOTES TECHNIQUES SUR L'EVALUATION DES COUTS ESTIMES.

ANNEXE 1

LISTE DES ASSUREURS AUTORISES A PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC (AU 30 NOVEMBRE 1987)

ASSUREURS A CHARTE DU QUEBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
L'ABITIBIENNE, Société mutuelle d'assurance générale	Amos, Québec
Société mutuelle d'assurance générale des APPALACHES	St-Pierre Baptiste Québec
Société mutuelle d'assurance générale de BAGOT	St-Liboire, Québec
BEAUCE, Société mutuelle d'assurance générale	Beauceville est, Québec
La Compagnie d'assurance BELAIR	Montréal, Québec
BELLECHASSE, Société mutuelle d'assurance générale	St-Gervais, Québec
Les BOIS-FRANCS, Société mutuelle d'assurance générale	Warwick, Québec
CANASSURANCE, Compagnie d'assurances générales Inc.	Montréal, Québec
La CAPITALE, Compagnie d'assurance générale	Québec, Québec
Les CLAIRVOYANTS, Compagnie mutuelle d'assurance de dommages	St-Césaire, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de COMPTON-SHERBROOKE	Sherbrooke, Québec
La CONCORDE, Compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
Les COOPERANTS, Compagnie d'assurance générale	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de DEUX-MONTAGNES	St-Benoît Mirabel, Québec
DORCHESTER, Société mutuelle d'assurance générale	Sainte-Claire, Québec

(suite)

ASSUREURS A CHARTE DU QUEBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
Société mutuelle d'assurance générale de l'EST	Bic, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE MONTREAL	Montréal, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE QUEBEC	Québec, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de FRONTENAC	Lac Mégantic, Québec
GORE générale, Compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
Le GROUPE DESJARDINS, assurances générales	Lévis, Québec
Le GROUPE ESTRIE-RICHELIEU, Compagnie d'assurance	Granby, Québec
Le GROUPE KAMOURASKA, Société mutuelle d'assurance générale	St-Pascal, Québec
L'INDUSTRIELLE-ALLIANCE compagnie d'assurances générales	Sillery, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du LAC ST-JEAN	Notre-Dame d'Hébert-ville, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du LAC ST-PIERRE	Baie-du-Febvre, Québec
LAURENTIENNE AGRICOLE, Compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
LAURENTIENNE GENERALE, Compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
La LEVISIENNE-ORLEANS, Société mutuelle d'assurance générale	St-Romuald d'Etchemin, Québec
L'ISLET, Société mutuelle d'assurance générale	St-Jean-Port-Joli, Québec
LOTBINIERE, Société mutuelle d'assurance générale	Laurier-Station, Québec
La MAURICIENNE, Société mutuelle d'assurance générale	St-Narcisse, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUEBEC

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
Société mutuelle d'assurance générale de MONTMAGNY	Montmagny, Québec
La PORTNEUVIENNE, Société mutuelle d'assurance générale	St-Basile-de-Portneuf, Québec
Les PRAIRIES, Société mutuelle d'assurance générale	St-Edouard-de-Napierville, Québec
PROVINCES UNIES compagnie d'assurances	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du comté de RIVIERE-DU-LOUP	L'Isle-Verte, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du SAGUENAY	Chicoutimi, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de SHAWVILLE	Shawville, Québec
La ST-MAURICE, Compagnie d'assurance	Sillery, Québec
SOCIETE MUTUELLE DE REASSURANCE du Québec	Ste-Foy, Québec
SOCIETE NATIONALE d'assurances	Montréal, Québec
SOULANGES, Société mutuelle d'assurance générale	St-Clet, Québec
SSQ, Société d'assurances générales Inc.	Ste-Foy, Québec
STANSTEAD-ORFORD, Société mutuelle d'assurance générale	Coaticook, Québec
L'UNION CANADIENNE, Compagnie d'assurances	Sillery, Québec
UNION QUEBECOISE, Compagnie d'assurances générales Inc.	Trois-Rivières, Québec
L'UNIQUE, Compagnie d'assurances générales	Québec, Québec
Société mutuelle d'assurance générale, VAL ST-FRANCOIS	Windsor, Québec
VALMONT, Société mutuelle d'assurance générale	Waterloo, Québec

ASSUREURS A CHARTE D'UNE PROVINCE AUTRE QUE LE QUEBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
ANGLO Canada General Insurance Company	London, Ontario
La Compagnie d'assurance CANADIENNE UNIVERSELLE Limitée *	Saint-Jean, Terre-Neuve
La Compagnie d'assurances COMMERCE ET INDUSTRIE du Canada	Toronto, Ontario
La GERLING GLOBALE compagnie d'ASSURANCES générales	Toronto, Ontario
PAFCO, Compagnie d'assurances Limitée	Toronto, Ontario
SCOTTISH & YORK Insurance Co. Limited	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance générale, SIMCOE & ERIE	Hamilton, Ontario

* Les affaires québecoises de cet assureur ont été achetées par Gore Générale, Compagnie d'assurance Inc.

Il a cependant renouvelé son permis jusqu'au 30 juin 1988.

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance contre les ACCIDENTS ET L'INCENDIE DU CANADA	Toronto, Ontario
ADVOCATE general, Compagnie d'assurance du Canada	Winnipeg, Manitoba
La Compagnie d'assurance ALBION du Canada	Montréal, Québec
ALLSTATE DU CANADA, Compagnie d'assurance	Markham, Ontario
Le BOUCLIER LAURENTIEN compagnie d'assurances	Montréal, Québec
CANADA-VIE compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
The CANADIAN SURETY Company	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE COMMERCE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE GENERALE	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CANADIENNE PROVINCIALE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CASUALTY DU CANADA	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CENTURY du Canada	Vancouver, Colombie-Britannique
CERCLE D'OR, Compagnie d'assurance	Winnipeg, Manitoba
CHATEAU compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CHUBB du Canada compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CIGNA du Canada compagnie d'assurance	Scarborough, Ontario
La CITADELLE compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances COMMONWEALTH	Vancouver, Colombie-Britannique
COMPAGNIE D'ASSURANCE DU QUEBEC	Montréal, Québec
CONSTITUTION du Canada compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL DU CANADA	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
Compagnie d'assurance CORNHILL du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance générale CUMIS	Burlington, Ontario
Compagnie d'assurance générale DOMINION DU CANADA	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance EATON	Toronto, Ontario
ECONOMICAL, Compagnie mutuelle d'assurance	Kitchener, Ontario
L'EQUITABLE, Compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
La FEDERATION compagnie d'assurances du Canada	Montréal, Québec
La GARANTIE, Compagnie d'assurance de l'Amérique du Nord	Montréal, Québec
GENERAL ACCIDENT, Compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance GREAT EASTERN	Willowdale, Ontario
Le GROUPE COMMERCE compagnie d'assurances	St-Hyacinthe, Québec
Compagnie d'assurance GUARDIAN du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance HALIFAX	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurances HERALD	Don Mills, Ontario
Compagnie d'assurance du HOME CANADIEN	Montréal, Québec
L'INDEMNITE compagnie canadienne	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurances JEVCO	Montréal, Québec
LAURENTIENNE compagnie d'assurance de dommages du Canada	Toronto, Ontario
La LONDON ET MIDLAND compagnie d'assurance générale	London, Ontario
MARKEL compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances la METROPOLITAINE	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance MISSISQUOI ET ROUVILLE	Frelighsburg, Québec
La PERSONNELLE, Compagnie d'assurance du Canada	Etobicoke, Ontario
PHOENIX, Compagnie d'assurances DU CANADA	Toronto, Ontario
La PRUDASCO, Compagnie d'assurance	Montréal, Québec
La PRUDENTIELLE D'AMERIQUE, Compagnie d'assurance générale (Canada)	Scarborough, Ontario
La PRUDENTIELLE D'ANGLETERRE, Compagnie d'assurance générale (Canada)	Toronto, Ontario
La ROYALE DU CANADA, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La SECURITE, Compagnie d'assurances générales du Canada	Lévis, Québec
La SECURITE NATIONALE compagnie d'assurances	Toronto, Ontario
La SOUVERAINE, Compagnie d'assurance générale	Calgary, Alberta
La Compagnie d'assurance STANSTEAD & SHERBROOKE	Sherbrooke, Québec
SUN ALLIANCE compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
SYMONS compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance TORONTO générale	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance TRADERS générale	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance TRANSIT	Toronto, Ontario
TRAVELERS DU CANADA, Compagnie d'indemnité	Toronto, Ontario
UNIFUND, Compagnie d'assurance	Saint-Jean, Terre-neuve
La Compagnie d'assurance UNION COMMERCIALE DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance USF&G du Canada	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
Compagnie d'assurances VICTORIA du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie mutuelle d'assurance WAWANESA	Winnipeg, Manitoba
La Compagnie d'assurance WELLINGTON	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
AETNA ACCIDENTS ET GARANTIE	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
ALLSTATE, Compagnie d'assurance	Northbrook, Illinois	Markham, Ontario
Compagnie de réassurance l'AMERICAINE	New York, New York	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurances AMERICAN HOME	New York, New York	Toronto, Ontario
AMERICAN MUTUAL LIABILITY Insurance Company	Wakefield, Massachusetts	Mississauga, Ontario
AMERICAN NATIONAL FIRE Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan
Compagnie d'assurance AMERICAN ROAD	Deaborn, Michigan	Oakville, Ontario
L'ANCIENNE REPUBLIQUE, Compagnie d'assurance	Greensburg, Pennsylvanie	Hamilton, Ontario
La Compagnie d'assurance l'ANGLAIS-AMERICAINE Ltée	Gloucester, Angleterre	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CALVERT	New York, New York	Toronto, Ontario
CHRYSLER Insurance Company	Troy, Michigan	Mississauga, Ontario
Compagnie d'assurances CONTINENTAL	New York, New York	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL CASUALTY	Chicago, Illinois	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINGENCY Ltée	Londres, Angleterre	Hamilton, Ontario
EAGLE STAR Insurance Company Limited	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
Association d'assurances générales mutuelles des EMPLOYEURS NATIONAUX Ltée	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Société d'assurance mutuelle des EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau, Wisconsin	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances FEDERALE	Warren, New Jersey	Toronto, Ontario
La FEDERATED, Compagnie mutuelle d'assurance	Owatonna, Minnesota	Winnipeg, Manitoba
Compagnie d'assurance FIREMAN'S FUND	Novato, California	Toronto, Ontario
GAN incendie accidents Compagnie française d'assurances et de réassurances incendie, accidents et risques divers	Paris, France	Hamilton, Ontario
Compagnie d'assurances GENERALES D'AMERIQUE	Seattle, Washington	Mississauga, Ontario
GREAT AMERICAN Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan
La Compagnie d'assurance HANOVER	Worcester, Massachusetts	Toronto, Ontario
HARTFORD FIRE Insurance Company	Hartford, Connecticut	Willowdale, Ontario
La Compagnie d'assurance HOME	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance générale KANSA	Helsinki, Finlande	Montréal, Québec
LIBERTY MUTUAL FIRE Insurance Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
LIBERTY MUTUAL INSURANCE Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario
Les Souscripteurs d'assurance non maritime, membres du LLOYD'S de Londres (Angleterre)	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurance LONDON	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
LUMBERMENS MUTUAL Casualty Company	Long Grove, Illinois	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance MOTORS	Détroit, Michigan	Don Mills, Ontario
La Compagnie d'assurances NEW HAMPSHIRE	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
La NORMAN compagnie d'assurance Limitée	Berkshire, Angleterre	Sainte-Foy, Québec
La Compagnie d'assurance NORTH AMERICA	Philadelphie, Pennsylvanie	Scarborough, Ontario
Compagnie d'assurance NORTH AMERICAN	Greenwich Connecticut	Toronto Ontario
La Compagnie d'assurance PACIFIC EMPLOYERS	Los Angeles, Californie	Scarborough, Ontario
PROGRESSIVE Casualty Insurance Company	Beachwook, Ohio	Willowdale, Ontario
La PRUDENTIELLE compagnie d'assurance Limitée	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurances RELIANCE	Philadelphie, Pennsylvanie	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance SAINT PAUL	Saint Paul, Minnesota	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
Compagnie d'assurance SECURITE DE HARTFORD	Farmington, Connecticut	Hamilton, Ontario
La société mutuelle d'assurance SENTRY	Stevens Point, Wisconsin	Toronto, Ontario
La SUISSE COMPAGNIE ANONYME d'assurances générales	Zurich, Suisse	Montréal, Québec
TOKIO, Compagnie d'assurance maritime et incendie Ltée	Tokyo, Japon	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance TRANSAMERICA	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
La TRAVELERS, Compagnie d'INDEMNITE	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
L'UNITE, Compagnie d'assurances générales	New York, New York	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances UNITED STATES FIDELITY & GUARANTY	Baltimore, Maryland	Scarborough, Ontario
La Compagnie d'assurance UNITED STATES FIRE	New York, New York	Don Mills, Ontario
Compagnie d'assurance mutuelle UTICA	New York, New York	Toronto, Ontario
Société d'assurances YASUDA Limitée	Tokyo, Japon	Toronto, Ontario
ZURICH compagnie d'assurances	Zurich, Suisse	Toronto, Ontario

ANNEXE 2

DESCRIPTION DES REGLES DE CLASSIFICATION

1. Les territoires de tarification

Le Plan statistique du Québec divise le Québec en vingt zones statistiques pour lesquelles des statistiques sont compilées séparément.

Zone 804 Les municipalités d'Anjou, de Montréal, de Montréal-Est, de Montréal-Nord et de Saint-Léonard.

Zone 821 Les autres municipalités de l'Ile-de-Montréal.

Zone 822 L'Ile-Jésus.

Zone 823 Les divisions de recensement Chambly, Laprairie et Verchères.

Zone 824 Les divisions de recensement Beauharnois, Châteauguay, Deux-Montagnes, Iberville (municipalité d'Iberville seulement), Napierville, Saint-Jean, Soulanges, Vaudreuil.

Zone 825 La division de recensement L'Assomption et les municipalités suivantes de la division de Terrebonne: Blainville, Boisbriand, Bois des Fillions, Lafontaine, Lorraine, New Glasgow, Rosemère, Saint-Antoine des Laurentides, Saint-Jérôme, Saint-Louis de Terrebonne, Sainte-Anne des Plaines, Sainte-Sophie, Sainte-Thérèse, Sainte-Thérèse (Bouchard) camp militaire, Sainte-Thérèse Ouest et Terrebonne.

Zone 806 La division de recensement Québec.

Zone 826 Les divisions de recensement Charlevoix-Est, Charlevoix-Ouest, Lévis, Montmorency no.1, Montmorency no. 2 et Portneuf.

Zone 802 Les divisions de recensement Gatineau (seulement la partie sud de la frontière nord de La Pêche), Hull, Papineau (seulement la municipalité de Val-des-Monts, sections de Wakefield Est et de Templeton) et Pontiac (seulement la municipalité de Pontiac).

Zone 807 Les divisions de recensement Compton, Frontenac, Richmond, Sherbrooke, Stanstead et Wolfe.

Zone 827 Les divisions de recensement Arthabaska, Lotbinière, Mégantic et Nicolet.

Zone 815 Les divisions de recensement Bagot, Brome, Drummond, Huntingdon, Iberville (sauf la municipalité d'Iberville), Missisquoi, Richelieu, Rouville, Sainte-Hyacinthe, Shefford et Yamaska.

Zone 808 Les divisions de recensement Argenteuil, Berthier, Gatineau (sauf la partie comprise dans la zone 802) Joliette, Labelle, Montcalm, Papineau (sauf la partie comprise dans la zone 802), Pontiac (sauf la partie comprise dans la zone 802) et Terrebonne (sauf la partie comprise dans la zone 825).

Zone 828 Les divisions de recensement Champlain, Maskinongé et Saint-Maurice.

Zone 842 Les divisions de recensement Bonaventure, Gaspé-Est, Gaspé-Ouest, Matane, Matapédia et Rimouski.

Zone 843 Les divisions de recensement Beauce, Bellechasse, Dorchester, Kamouraska, L'Islet, Montmagny, Rivière-du-Loup et Témiscouata.

Zone 829 Les divisions de recensement Saguenay et Territoire-du-Nouveau-Québec.

Zone 860 Les divisions de recensement Chicoutimi, Lac Saint-Jean Est et Lac Saint-Jean Ouest.

Zone 861 Les divisions de recensement Abitibi et Témiscamingue.

Zone 850 La division de recensement Iles-de-la-Madeleine.

2. Les classes de conducteurs

La grande majorité des assureurs se réfère dans leur tarification aux 14 classes de conducteurs du Plan statistique du Québec; ces classes sont décrites ci-après.

PROMENADE SEULEMENT

Classe 01:

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.
- Le véhicule ne sert pas pour aller au travail.
- Le kilométrage ne doit pas dépasser 16 000 kilomètres par an.
- Aucun conducteur homme de moins de 25 ans(1), ni aucun conducteur femme célibataire de moins de 25 ans.
- Pas plus de deux conducteurs(1) par véhicule au domicile de l'assuré, dont chacun détient depuis au moins trois ans un permis de conduire valide.

Classe 02:

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.
- Le véhicule, utilisé pour aller au travail et en revenir, ne fait pas plus de 16 kilomètres par trajet.
- Aucun conducteur homme de moins de 25 ans(1), ni aucun conducteur femme célibataire de moins de 25 ans.
- Pas plus de deux conducteurs(1) par véhicule au domicile de l'assuré, dont chacun détient depuis au moins trois ans un permis de conduire valide.

(1) A l'exclusion de celui faisant l'objet d'une déclaration comportant une classe 06.

NOTE: Voir définition de la classe 06.

Classe 03:

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.

Classe 04:

- Le conducteur principal est un homme célibataire de 25 à 29 ans inclusivement.

NOTE: Voir définition de la classe 06.

AFFAIRES ET PROMENADE

Classe 07:

- Le conducteur principal a 25 ans et plus.

NOTE: Voir définition de la classe 06.

CONDUCTEURS OCCASIONNELS HOMME DE MOINS DE 25 ANS

Classe 06:

- La présence d'un conducteur occasionnel homme de moins de 25 ans doit faire l'objet d'une déclaration supplémentaire portant sur la classe 06 lorsque le conducteur principal est tarifé en vertu de la classe 01, 02, 03, 04 ou 07.

CONDUCTEURS PRINCIPAUX DE MOINS DE 25 ANS

Classe 08:

- Homme marié: Age: 20 ans et moins.

Classe 09:

- Homme marié: Age: 21, 22, 23 ou 24 ans

Classe 10:

- Homme célibataire: Age: 18 ans et moins

Classe 11:

- Homme célibataire: Age: 19 et 20 ans

Classe 12:

- Homme célibataire: Age: 21 et 22 ans

Classe 13:

- Homme célibataire: Age: 23 et 24 ans

Classe 18:

- Femme: Age: 20 ans et moins

Classe 19:

- Femme: Age: 21, 22, 23 ou 24 ans

3. Les dossiers de conduite

Les dossiers de conduite sont établis en tenant compte des accidents impliquant l'assuré ou le conducteur principal, l'automobile ou toute autre automobile l'ayant remplacée pendant une certaine période.

Un accident est défini comme tout événement ayant entraîné des dommages corporels ou matériels aux tiers ou des dommages à la voiture par collision du fait de la propriété, de l'usage ou de la conduite d'un véhicule.

Ne sont toutefois pas considérés comme résultant d'un accident les dommages causés à un véhicule par un conducteur non identifié, si le fait est signalé aux autorités policières dans les 24 heures; ou les dommages causés à un véhicule alors qu'il était stationné légalement; ou le paiement total au chapitre A des dommages causés au véhicule en vertu de l'application de la convention d'indemnisation directe; ou les frais de sinistres, les déboursés au titre de l'assurance individuelle et les frais de soins d'urgence.

Le Plan statistique du Québec définit sept dossiers de conduite qui sont les suivants:

Dossier de conduite	Définition
6	Six années sans accident
5	Cinq années sans accident
4	Quatre années sans accident
3	Trois années sans accident
2	Deux années sans accident
1	Une année sans accident
0	Moins d'une année sans accident

4. Les groupes de tarification des véhicules

Dans leur tarification, les assureurs tiennent compte du type de véhicules que l'assuré conduit. Pour ce faire, ils regroupent la multitude de véhicules se différenciant par la marque, le modèle et l'année de fabrication. Ce sont les groupes de tarification des véhicules.

Le tableau suivant, donne des exemples de classification pour certains véhicules qui sont tirés des manuels de tarifs des assureurs. Toutes les possibilités de groupes ne sont pas représentées ici.

GROUPES DE VEHICULES ATTRIBUES A CERTAINS MODELES

	Année de modèle									
Marque - modèle	1988	87	86	85	84	83	82	81	80	79
BUICK										
- Skyhawk Custom*	9	9	9	8	7	7				
- Skylark Limited*	9	9	9	8	7	7	6	6	3	3
CHEVROLET										
- Celebrity*	9	9	8	8	7	7	6			
- Chevy camionnette	9	9	8	8	8	7	7	7	4	4
- Sprint*	9	9	8							
DODGE										
- Aries Le*	9	9	8	7						
HONDA										
- Civic 4 portes	10	9	9	8	7	7	6	5	3	3
HYUNDAI										
- Excel	9	8	8							
LADA										
- Signet		8	8	7	7					
MAZDA										
- 323	9	9	9							
MERCEDES										
- 300D, DT, E	18	17	15	13	12	12	11	12	7	7

GROUPES DE VEHICULES ATTRIBUES A CERTAINS MODELES

Marque - modèle	Année de modèle									
	1988	87	86	85	84	83	82	81	80	79
NISSAN										
- 300 ZX	13	13	13	11	11					
- Maxima	11	11	11	9	9					
OLDSMOBILE										
- Cutlass Ciera Brougham*	9	9	9	8	8	7	6			
PLYMOUTH										
- Caravelle Salon*	9	8	8	7	7	7	6	6	3	3
PONTIAC										
- 6000*	9	9	9	8	8	7	6			
RENAULT										
- 5 GTL (2 portes)			9	8	8	8	7	5	3	3
TOYOTA										
- Tercel (3 portes)	9	8	8	7	7	7	6	5	4	4
VOLKSWAGEN										
- Fox	9	8								

NOTE: Les groupes ci-haut sont pour les modèles de base et s'il y a lieu, à 4 portes. Il est possible que le groupe soit plus élevé pour certaines années pour un modèle 2 portes dans le cas des véhicules suivis d'un astérisque (*) au tableau précédent.

ANNEXE 3

DISTRIBUTION* DES ASSUREURS SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES PAR RAPPORT AUX PRIMES MOYENNES EXIGEES** PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

Ecart par rapport à la moyenne (%)	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)	
	1986 %	1987 %	1986 %	1987 %
-20 et moins	0,4	1,5	16,3	5,9
-19 à -15	4,9	9,2	9,6	10,9
-14 à -10	12,6	14,5	10,5	4,6
- 9 à - 5	27,5	23,9	12,6	6,3
- 4 à 0	17,1	9,2	13,2	18,6
1 à 5	14,4	14,3	11,4	29,8
6 à 10	2,4	6,3	13,3	4,9
11 à 15	10,3	9,1	0,6	7,5
16 et plus	10,4	12,0	12,5	11,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

Ecart par rapport à la moyenne (%)	Accident sans collision ni versement (toutes franchises)		Couverture complète	
	1986 %	1987 %	1986 %	1987 %
-20 et moins	12,7	6,8	0,2	1,3
-19 à -15	7,4	15,2	4,5	5,3
-14 à -10	19,6	9,1	17,9	12,0
- 9 à - 5	0,0	8,2	26,1	26,3
- 4 à 0	11,3	15,1	16,4	12,3
1 à 5	12,0	15,2	9,6	25,5
6 à 10	15,0	10,9	9,1	3,5
11 à 15	1,4	2,9	3,1	3,1
16 et plus	20,6	16,6	13,1	10,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

* Il s'agit de la distribution des parts de marché.

** Primes moyennes exigées pour l'ensemble des assurés.

ANNEXE 4

NOTES TECHNIQUES SUR L'EVALUATION DES COUTS ESTIMES

Les coûts afférents aux polices émises à partir des tarifications en vigueur au mois de novembre 1987 pour l'ensemble du marché ont été évalués par une projection des coûts observés au cours de l'année 1986.

Le coût des sinistres par véhicule assuré a été tiré du "Rapport statistique sur l'assurance automobile, 1986" publié par le Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.). Avant d'être projeté, ce coût a été très légèrement ajusté à la hausse pour la garantie responsabilité civile pour refléter le fait que la matérialisation des sinistres de cette garantie pour l'année d'assurance 1986 seulement sera un peu plus forte que celle prévue par le G.A.A.. Aucune autre modification notable n'a été apportée aux données fournies par le G.A.A..

La procédure utilisée pour calculer le facteur de projection consiste, pour chaque couverture, à apprécier séparément l'évolution de chacune des composantes du coût des sinistres, à savoir la fréquence et le coût moyen par sinistre.

C'est ainsi que l'évolution des coûts a été appréciée pour chacune des années 1987 et 1988. La variation par année a été évaluée en prenant comme hypothèse une émission constante des polices au cours de l'année et une distribution uniforme des sinistres sur ces polices.

Au coût des sinistres par véhicule assuré, on a ajouté les frais d'exploitation pour obtenir les coûts estimés totaux. Ces frais ont été évalués à partir d'une projection de l'expérience de l'année 1986 rapportée par le Groupement des assureurs automobiles. Chacune des composantes des frais d'exploitation a été projetée et exprimée en fonction des primes souscrites, dont on a également estimé l'évolution.

Quant à l'évaluation des coûts de chaque assureur, elle a été faite en tenant compte d'une pondération de sa propre expérience de sinistres pour les années 1985 et 1986 et de la proportion déclarée de ses frais d'exploitation pour sa tarification de 1987. La projection des coûts par assureur a été faite à partir des mêmes hypothèses que celles utilisées pour l'ensemble du marché, mais pour une période qui diffère selon l'assureur et cela, en fonction de la date d'entrée en vigueur de chacun des manuels de tarification.

HYPOTHESES

Les principales hypothèses utilisées pour l'évaluation des coûts estimés pour les années 1987 et 1988 sont les suivantes:

1) Coût des sinistres par véhicule assuré

Fréquence des sinistres

Couverture	Variation par rapport à l'année précédente	
	1987	1988
Responsabilité civile	- 2,0%	- 2,0%
Collision	- 2,0%	- 2,0%
Accident sans collision ni versement	-14,0%	- 8,0

Coût moyen par sinistre

Couverture	Variation par rapport à l'année précédente	
	1987	1988
Responsabilité civile	+ 6,0%	+6,0%
Collision	+ 5,0%	+5,0%
Accident sans collision ni versement	0,0%	+1,0%

Ces hypothèses donnent donc les variations suivantes du coût des sinistres par véhicule assuré.

Facteurs de projection

Couverture	Variation par rapport à l'année précédente	
	1987	1988
Responsabilité civile	+ 3,9%	+ 3,9%
Collision	+ 2,9%	+ 2,9%
Accident sans collision ni versement	-14,0%	- 7,1%

2) **Frais d'exploitation**

Les proportions obtenues pour chacune des composantes des frais d'exploitation pour 1987 sont les suivantes:

Commissions	12,4%
Taxes et permis	3,4%
Frais d'administration	9,1%
Total	24,9% des primes souscrites

Gouvernement du Québec
L'Inspecteur général des institutions financières